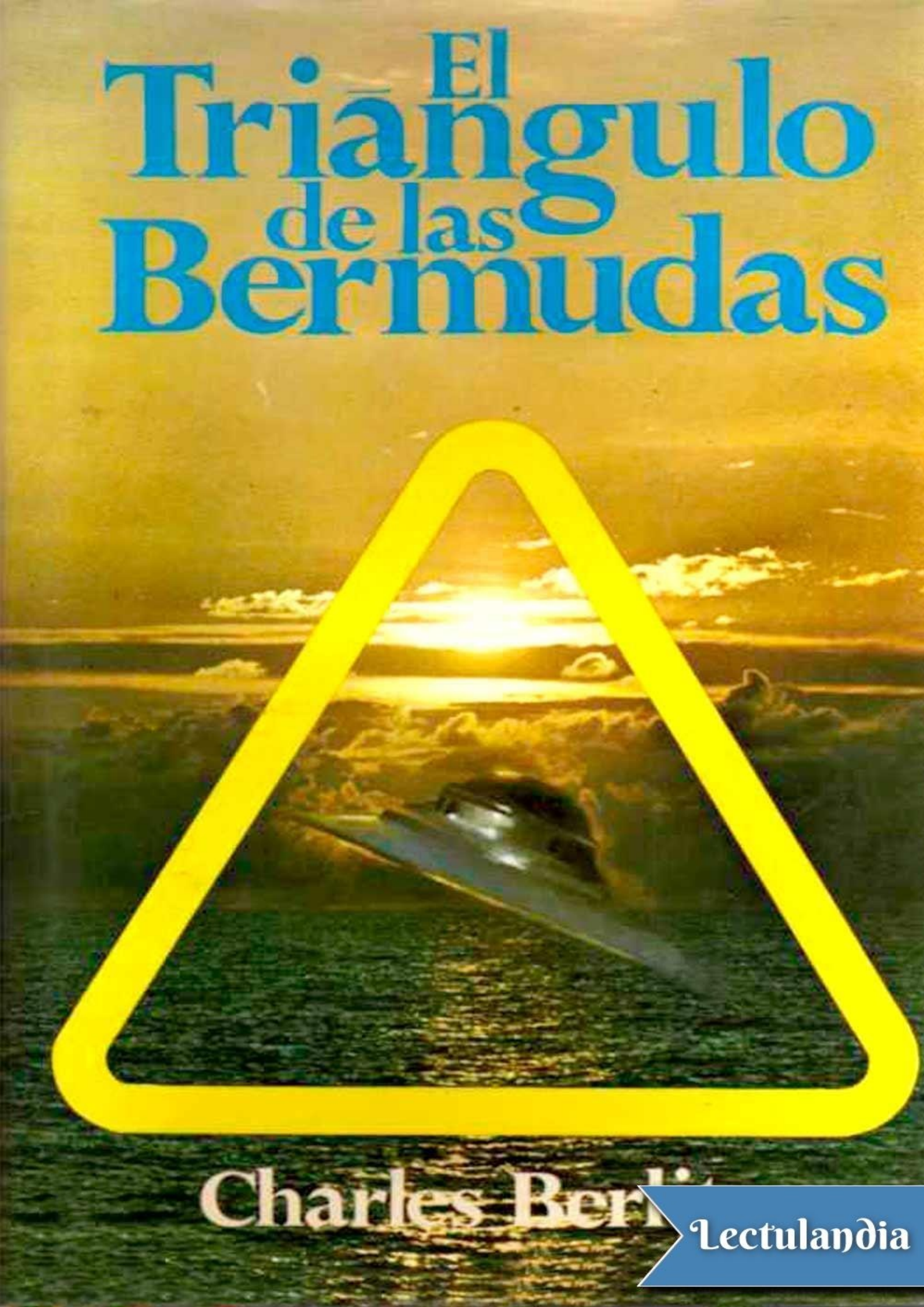
El Triángulo de las Bermudas



Charles Berl

Lectulandia

¿Una puerta hacia otra dimensión u otra galaxia?
Desaparece un escuadrón de cinco aviones de la Marina junto con un avión de rescate. Aparece en alta mar un barco abandonado sin que haya huella alguna de su tripulación ni de sus pasajeros. Un barco sumergido emerge desde su tumba en el fondo del mar.
Estas desapariciones -y apariciones- inexplicables no están tomadas de algún relato de ciencia ficción, sino que son hechos comprobados, en relación con uno de los grandes enigmas de nuestro tiempo: el Triángulo de las Bermudas, un lugar del Atlántico frente a la costa sudeste de los Estados Unidos, en la que un centenar de aviones y más de un millar de personas se han literalmente desvanecido en el aire.
Lea en este relato uno de los más fascinantes misterios de nuestro planeta y una sobre las fuerzas extraterrestres que quizás puedan muy bien explicarlo.

Lectulandia

Charles Berlitz

El triángulo de las Bermudas

ePUB v1.0
NitoStrad 28.03.13

más libros en lectulandia.com

Título original: *The Bermuda Triangle*
Autor: Charles Berlitz
Fecha de publicación del original: enero 1974
Traducción: José Cayela

Editor original: NitoStrad (v1.0)
ePub base v2.0

Capítulo 1

El Triángulo de las Bermudas: Un misterio del aire y el mar

FRENTE A LA COSTA SUDESTE DE LOS ESTADOS UNIDOS, en el Atlántico Occidental, existe una zona que forma lo que se ha denominado un triángulo. Se extiende desde las Bermudas, por el Norte, hasta el sur de la Florida; va hacia el Este, hasta un punto situado a través de las Bahamas, más allá de Puerto Rico, a unos 40 grados de longitud Oeste, y luego regresa hacia las Bermudas. Esta zona ocupa un sitial inquietante, casi increíble, en el catálogo de los misterios no resueltos del mundo. Habitualmente se le llama el Triángulo de las Bermudas, donde más de cien barcos y aviones han desaparecido en medio de una atmósfera transparente. La mayor parte de las desapariciones ha ocurrido desde 1945, y en los últimos 26 años se han perdido allí más de mil vidas humanas, sin que se haya podido recuperar ni un solo cuerpo, ni siquiera un trozo de los restos de los aviones o barcos desvanecidos. Pese a que hoy los viajes por mar y aire son mucho más frecuentes y las investigaciones son más acuciosas y los registros más escrupulosamente llevados, las desapariciones se siguen produciendo en número aparentemente cada vez mayor.

Muchos de estos aviones se perdieron mientras estaban en contacto radial con sus bases o con sus lugares de destino, contacto que se mantuvo normalmente hasta el momento mismo de la desaparición. Otros enviaron los más extraordinarios mensajes radiales, dando a entender que no podían hacer funcionar sus instrumentos, que sus compases giraban locamente, que el cielo se había tornado amarillo y brumoso (en un día claro) y que el océano (sereno en los alrededores) «no parecía normal», sin precisar mayormente que era lo anormal.

El 5 de diciembre de 1945, un grupo de cinco aviones que formaban una escuadrilla de Avengers TBM de la Marina de los Estados Unidos, y que viajaban en misión desde la base aeronaval de Fort Lauderdale, más el Martin Mariner enviado en su rescate, desaparecieron y fueron objeto de una de las operaciones de búsqueda marítimo-terrestre más intensivas jamás realizadas, pese a que nunca pudo localizarse algún bote salvavidas, o mancha de aceite o restos de naufragio. Otros aviones, incluso de pasajeros, han desaparecido mientras recibían instrucciones para aterrizar. Como se ha señalado en los sumarios de la Junta de Investigación Naval, pareciera que se hubiesen ido volando por un agujero abierto en el cielo. Navíos grandes y pequeños se han perdido sin dejar rastros. Como si ellos y sus tripulaciones hubiesen sido arrastrados hacia otra dimensión.

Algunos muy grandes, como el carguero *Marine Sulphur Queen*, de 129 metros de largo, o el *Cyclops*, de 19.000 toneladas, con 309 pasajeros a bordo, simplemente se desvanecieron. Otros barcos y lanchas han sido hallados a la deriva dentro del

Triángulo, algunas veces con un animal como sobreviviente, un perro, o un canario, que no podían explicar lo ocurrido. Por cierto, hubo un caso en que un lorito hablador desapareció junto con la tripulación.

Las pérdidas de barcos y aviones en el Triángulo de las Bermudas siguen ocurriendo hasta hoy. Ninguno de ellos es dado por retrasado o puesto dentro de la categoría de «búsqueda interrumpida» en los archivos de la sección séptima de la Guardia Costera sin que entre el público o los investigadores quede la sensación explícita o tácita de que existe alguna conexión entre el pasado y el actual fenómeno del Triángulo de las Bermudas. Da la impresión de que el número de personas que piensan que ocurre algo muy grave en esta área es cada vez mayor. Los recientes y numerosos informes acerca de aviones y embarcaciones que han sufrido experiencias increíbles dentro del Triángulo y *supervivieron* contribuyen a crear un nuevo folklore del mar, pese a que la causa de la inexplicable amenaza que pesa sobre naves aéreas y marítimas en esta zona sigue rodeada del mismo misterio de siempre.

Se han ofrecido —y considerado seriamente— las más variadas e imaginativas explicaciones sobre las presuntas pérdidas y muertes (presuntas, ya que no se ha recuperado un solo cadáver). Algunas de ellas van desde las repentinas mareas causadas por terremotos hasta las bolas de fuego que explotan contra los aviones, pasando por ataques de monstruos marinos, trastornos témporo-espaciales que conducen hacia otra dimensión, torbellinos electromagnéticos o gravitacionales que hacen que los aviones se estrellen o los barcos se pierdan en el mar, capturas y secuestros por OVNI manejados por entes de culturas sobrevivientes de la Antigüedad, el espacio exterior o el *futuro* y en busca de especimenes de los actuales habitantes de la Tierra. Una de las sugerencias más notables fue la que hizo Edgar Cayce, el «profeta durmiente», un curandero y vidente que murió en 1944. Décadas antes de que se sospechase la posibilidad de emitir rayos láser, Cayce sostuvo que los antiguos Atlantes usaban cristales como fuentes de energía, que dichos cristales estaban localizados específicamente en la zona de las Bimini y que lo más probable era que posteriormente se hundiesen en la Lengua del Océano, frente a la costa de Andros, en las Bahamas, donde han ocurrido muchas de las desapariciones.

Según esta concepción, una fuente de energía errante y hundida a una profundidad de 1.600 metros al oeste de Andros estaría ejerciendo todavía una atracción ocasional sobre los compases y el equipo electrónico de los barcos y aviones de la actualidad.

En todo caso, la explicación o solución del misterio parece estar relacionada con el mar, que es de por sí el más grande misterio que todavía enfrentan los habitantes de la Tierra. Aunque nos hallamos en los umbrales del espacio, contemplando de manera un tanto ansiosa el cosmos y pensando que ya el mundo tan concienzudamente explorado no tiene secretos para nosotros, la verdad es que alrededor de tres quintas

partes de la superficie del globo, constituidas por las profundidades abismales del océano, nos son casi tan conocidas como los cráteres de la luna, o incluso menos. Naturalmente, hace tiempo que hemos trazado un mapa de los contornos generales del fondo del mar: primero por medio de sondas mecánicas y más recientemente utilizando sonar y exploraciones submarinas y con batisferas, luego con cámaras-sonda de gran profundidad, hemos configurado las corrientes de superficie y submarinas. Ahora dichos aparatos están investigando la existencia de petróleo en las plataformas continentales y tal vez muy pronto lo harán a profundidades aún mayores.

La actividad desplegada durante la guerra fría y la creciente utilización de flotas submarinas, pese al peligro experimentado por la marina francesa en las actividades submarinas en el Mediterráneo y por la de los Estados Unidos en el Atlántico, contribuirían considerablemente, si los materiales fuesen publicados, a hacer mayor nuestro conocimiento del fondo del mar. Sin embargo, las partes más profundas del océano todavía podrían reservarnos sorpresas considerables. Es posible que las planicies abisales y los cañones y hendiduras contiguas contengan una fauna inesperada. En el Océano Indico se descubrió en 1938 que el «extinguido» coleocanto, un pez supuestamente prehistórico, dotado de extremidades residuales, estaba perfectamente vivo, y muy bien. Se trata de un pescado azul, de cuatro miembros, que era muy abundante hace alrededor de sesenta millones de años. Al último espécimen fosilizado que se halló antes de encontrar el ejemplar vivo se le atribuyó una antigüedad de dieciocho millones de años.

Existen descripciones detalladas, provenientes de observadores dignos de confianza, que en su mayoría no tienen nada que ganar, y sí mucho que perder al escribir un informe sobre una «serpiente marina», donde se hace un boceto o se explican las características de ciertas criaturas marinas que tienen una estructura muy parecida a la del monosaurio del Plioceno, o ictiosaurio, el que aparentemente vive todavía en las profundidades abisales.

En algunas ocasiones, cuando se han acercado a playas y puertos situados en puntos diversos, desde Tasmania hasta Massachusetts, estas criaturas han sido observadas por cientos de testigos. El monstruo de Loch Ness, al que se le llama cariñosamente «Nessie" y que ha sido fotografiado con regularidad, aunque en forma borrosa, podría ser una versión menor de estos gigantescos "peces lagartos», que es como se traduce su nombre griego, *Ichthyosaurus*. El oceanógrafo danés Antón Bruun observó en una ocasión un renacuajo de casi dos metros de largo, similar a una anguila, que había sido pescado por un barco de arrastre y que se hallaba en estado larval. Si hubiese llegado a su edad adulta, creciendo proporcionalmente, habría llegado a medir 22 metros de largo.

Aunque no se ha recogido ningún ejemplar de calamar gigante, hay diversos

indicios de que podrían ser tan grandes como algunas de las legendarias «serpientes marinas», e incluso de que podrían ser las propias serpientes de mar vistas por tantos observadores.

Se puede calcular el tamaño de estos calamares gigantes por medio de los restos de esqueletos que se encuentran ocasionalmente y también gracias a las marcas en forma de disco encontradas en los lomos de algunas ballenas; los tentáculos de los calamares succionan el pigmento de la piel de las ballenas y dejan la huella que sugiere titánicas batallas en las profundidades.

Aunque siempre estamos aprendiendo más acerca de la vida en las profundidades del océano, la mayor parte de nuestras observaciones y de nuestras capturas de ejemplares han sido casuales, como podría ocurrir, para hacer una analogía, con exploradores del espacio que hubiesen lanzado redes desde sus naves espaciales en diversas regiones de la Tierra, para luego recogerlas con lo que pudiesen haber encontrado. Incluso las criaturas marinas que ya nos resultan familiares presentan ciertos misterios en sus migraciones y hábitos procreativos. Por ejemplo, las anguilas de Europa interior y América, que se encuentran para la procreación en el mar de los Sargazos y desde el cual sólo los nuevos ejemplares regresan a los lugares de origen de sus padres; los atunes, que inician su emi-gración frente a las costas del Brasil, viajan a Nueva Escocia y luego a Europa y entonces algunos, sólo algunos, siguen hacia el Mediterráneo; las langostas de púas, que caminan sobre el fondo del mar, descendiendo por la plataforma continental y siguiendo luego hacia abajo, rumbo a un destino ignorado en la llanura abisal.

Entre otros misterios, se pueden citar las grandes fosas de los océanos, que curiosamente tienen aproximadamente la misma profundidad —11.000 metros, algo asombroso— y las criaturas vivientes que se hallan en el fondo, bajo tan enorme presión.

O las corrientes oceánicas, los grandes ríos de la mar. Algunas son de superficie y su profundidad es variable, mientras otras fluyen a centenares de metros de hondura y a menudo en direcciones distintas a las de la superficie. O la corriente de Cromwell, en el Océano Pacífico, que hace algunos años subió a la superficie y luego retornó a su nivel submarino. Casi todas estas corrientes giran: las del Hemisferio Norte como las manecillas del reloj, y las del Hemisferio Sur en sentido contrario. Pero ¿cómo es que la corriente de Bengala constituye una excepción, puesto que fluye sin girar?

Los vientos y las olas son otros tantos misterios. Las tormentas más violentas y repentinas se producen sólo en dos lugares: en el Caribe y en la región atlántica occidental, en forma de huracanes, y en el sur del Mar de la China, en forma de tifones.

Sin embargo, algunas veces aparecen olas enormes, conocidas como olas «seiche», en medio de mares habitualmente serenos. Se cree que estas olas provienen

de deslizamientos de tierra submarinos o de terremotos que pasan inadvertidos en la superficie y no aparecen en las previsiones meteorológicas. En la actualidad, la riqueza mineral del océano es incalculable y la extracción y explotación de estos depósitos minerales, además de las del petróleo, podrían afectar considerablemente la situación financiera futura. El manto protector del mar cubre también tesoros y vestigios de civilizaciones pasadas. Muchas de ellas resultan evidentes en las bajas aguas costeras de la plataforma continental del Mediterráneo y el Atlántico, pero otras podrían yacer, por ejemplo, a unas profundidades de más de 1.500 metros, frente a la costa del Perú. Allí se han fotografiado columnas talladas emplazadas entre los que podrían ser edificios sumergidos, prueba de tremendos hundimientos de tierra que podrían haber ocurrido dentro de la era del hombre civilizado. En muchas zonas de los mares del mundo, desde la perdida Atlántida en el centro del Atlántico, hasta las Bahamas o el Mediterráneo Oriental, perviven historias de civilizaciones sumergidas. Por ejemplo, los misterios de la isla de Pascua y otras civilizaciones perdidas del Pacífico Sur, o la posibilidad de la existencia de una cultura ahora enterrada bajo el hielo de la Antártida, que habría existido allí antes del desplazamiento de los polos.

Hay algunas áreas del fondo del mar que parecieran estar en constante movimiento.

En mayo de 1973, parte de la fosa de Bonin, cerca de Japón, subió casi dos mil metros.

La mayoría de los cien mil terremotos que se producen todos los años a lo largo de la cordillera del centro del Atlántico ocurren en el lugar donde, según se supone desde remotas épocas, estaba ubicada la legendaria Atlántida. Existen también el misterio del «fondo falso", frecuentemente revelado por las investigaciones con sonar, a gran profundidad. Dichas pesquisas revelan a menudo que la profundidad es mucho mayor que la que antes se había supuesto y más tarde vuelven a arrojar el resultado primitivo. Se ha supuesto que este falso fondo es el resultado de la presencia ocasional de bancos de peces u otra variedad de la fauna marina, tan compacta, que presenta una superficie sólida contra la cual rebota el sonar, proporcionando la información errónea. Los curiosos rayos brillantes del "agua blanca» de la corriente del Golfo constituyen otro misterio perturbador. Se ha pensado que podrían ser causados por bancos de peces fosforescentes, o por la marga agitada por los pescados, o por la presencia de radioactividad en el agua.

En todo caso, el fenómeno resultó suficientemente notable como para que ya Colón lo comentase, hace cinco siglos, y fue también la última luz terrestre que pudieron ver los astronautas rumbo al espacio. Por último, tenemos la teoría de los continentes que se desplazan, al separarse uno del otro a lo largo del océano y alejarse de su posición original, donde se hallaban agrupados y formando un

supercontinente. Esta teoría ha sido aceptada sólo recientemente y podría tener estrecha relación con la rotación, composición y comportamiento de la propia Tierra.

Sin embargo, hay una diferencia entre estos múltiples misterios, que podrían ser finalmente resueltos (y que por ahora producen considerable inquietud), y el que plantea el Triángulo de las Bermudas, que introduce un elemento de peligro para el viajero.

Naturalmente, es verdad que todos los días un gran número de aviones vuelan sobre el Triángulo, que barcos grandes y pequeños navegan por sus aguas y que innumerable cantidad de viajeros visitan la región sin que se produzca ningún incidente. Además, barcos y aviones se han perdido y se siguen perdiendo en el mar y en los océanos del mundo por una serie de razones. Por cierto, debemos acordarnos de distinguir entre «perdido en el mar", lo que sugiere el hallazgo de un naufragio o de ciertos restos identificables y "desaparecido», que es el caso en que no se encuentra nada. Pero, en ninguna otra región, aparte del Triángulo de las Bermudas, han sido tan numerosas las desapariciones sin explicación. En ninguna se las ha registrado tan bien, ni han sido tan repentinas y acompañadas de circunstancias tan extrañas, algunas de las cuales llevan el elemento de la coincidencia hasta los límites de lo imposible.

Muchas autoridades marítimas o aeronáuticas podrían hacer la observación de que es perfectamente natural que algunos aviones, barcos o yates desaparezcan en una zona en que hay tantos viajes marítimos y aéreos, todos ellos sujetos a tormentas repentinas y a las múltiples posibilidades de accidentes y errores de navegación. Esas mismas autoridades comentarían, tal vez, que el Triángulo de las Bermudas sencillamente no existe y que esa denominación en sí es falsa, o errónea, y constituye un misterio fabricado para divertir a los lectores curiosos e imaginativos. Las líneas aéreas que sirven la región comprendida en el Triángulo de las Bermudas suscriben esta versión con un entusiasmo fácil de comprender, aunque hay muchos pilotos experimentados que no están muy seguros de su inexistencia. Los que aseguran que el Triángulo no existe tienen razón, en cierto sentido, porque el área de las desapariciones inexplicables podría no ser un verdadero triángulo, sino más bien una elipse, o tal vez el segmento gigante de un círculo cuyo ápice estaría cerca de las Bermudas y cuyo fondo curvo se extendería desde la baja Florida hasta más allá de Puerto Rico, describiendo una curva hacia el Sur y el Este a través del mar de los Sargazos, y volviendo luego hacia las Bermudas.

En general, los que más han estudiado el fenómeno están de acuerdo en su ubicación, aunque puedan diferir en detalles. Ivan Sanderson, que se ocupó del tema en su obra *Invisible Residents* (Residentes invisibles) y en numerosos artículos, llegó a la conclusión de que la zona tenía la forma de una elipse, o punta de diamante, y de que habría otras doce similares, esparcidas en todo el mundo a intervalos regulares;

entre ellos, el tristemente célebre mar del Diablo, en el Japón. John Spencer piensa que el área peligrosa sigue la plataforma continental: parte de un punto frente a Virginia y se dirige luego al Sur, a lo largo de la costa norteamericana, y pasa más allá de Florida para continuar alrededor del Golfo de México. Cree también que la región incluiría los escalones submarinos de las islas del Caribe y la periferia de las Bermudas. Vincent Gaddis, autor de *Invisible Horizons* (Horizontes invisibles) y de un artículo en la revista *Argosy* —que fue el que probablemente dio su nombre al Triángulo—, traza su forma triangular aproximadamente dentro «… de una línea que va de Florida a las Bermudas, otra desde las Bermudas a Puerto Rico, y una tercera que vuelve a Florida a través de las Bahamas". En cambio, John Godwin, en su libro *This Baffling World* (Este mundo sorprendente) sugiere que el "Mar de la Mala Suerte" es "una especie de cuadrado, cuyos límites se extienden entre las Bermudas y la costa de Virginia" y cuyo extremo sur está "formado por las islas de Cuba, Hispaniola y Puerto Rico». Incluso la Guardia Costera de los Estados Unidos, que no cree en el Triángulo de las Bermudas, lo sitúa cortésmente, para aquellos que solicitan información, en un impreso —registro 5720— del Séptimo Distrito del servicio.

Comienza así:

El «Triángulo de las Bermudas, o del Diablo», es una zona imaginaria situada frente a la costa Atlántica sudoriental de los Estados Unidos, que es conocida por la alta proporción de pérdidas inexplicables de barcos, pequeños botes y aviones. Los vértices generalmente aceptados del Triángulo son las Bermudas, Miami (Florida) y San Juan (Puerto Rico).

Los meteorólogos se refieren con frecuencia al «Triángulo del Diablo» como un área limitada por líneas que van desde las Bermudas, hasta Nueva York, por el Norte, y por el Sur hasta las Islas Vírgenes, ondulando como un abanico hacia el Oeste y abarcando 75° de latitud Oeste.

Si el lector observa el mapa en el que se indican las desapariciones importantes de barcos y aviones, podrá sacar sus propias conclusiones acerca de la forma del Triángulo de las Bermudas y verificar si es un triángulo, o tal vez uno pequeño dentro de otro mayor, una elipse gigante, un cuadrado, o un fenómeno que se desplaza paralelamente a los escalones continentales y de las islas.

En círculos marítimos se sabía hace mucho tiempo que numerosos barcos habían desaparecido en esta zona y algunas de las anteriores desapariciones podrían haber contribuido a elaborar la leyenda del «Mar de los Barcos Perdidos", o del "Cementerio de Barcos», ubicado en el mar de los Sargazos y parte del cual está situado dentro del Triángulo. Los registros concernientes a las desapariciones de barcos parecen indicar desapariciones de una frecuencia creciente, desde la década de 1860, tal vez debido a que entonces hubo una información más detallada. Las

desapariciones comienzan *después* de la Guerra Civil, descartando así posibles ataques de parte de los Confederados. Sin embargo, algunos meses después de la Segunda Guerra Mundial se produjo un incidente notable, que sugeriría que los aviones que vuelan sobre esta zona podrían desvanecerse del cielo por las mismas razones que han hecho que los barcos se pierdan en el mar. Ese fue el incidente que dio su nombre al Triángulo de las Bermudas.

Capítulo 2

El Triángulo de los aviones desaparecidos

EL TRIÁNGULO DE LAS BERMUDAS EMPEZÓ A SER conocido con ese nombre como resultado de la desaparición de seis aviones de la Marina y sus tripulaciones, ocurrida el 5 de diciembre de 1945. Los primeros cinco aviones que desaparecieron, aparentemente en forma simultánea, se hallaban cumpliendo una misión rutinaria de entrenamiento con un plan elaborado para seguir un curso de vuelo triangular. El vuelo debía iniciarse en la estación aeronaval de Fort Lauderdale, en Florida, para luego seguir 300 kilómetros hacia el Este, 75 kilómetros hacia el Norte y enseguida regresar a la base, siguiendo un rumbo sudoeste. Las Bermudas dieron su nombre a una región conocida indistintamente como «Triángulo del Diablo", "Triángulo de la Muerte", "Mar de la Mala Suerte", "Cementerio del Atlántico» y muchas otras denominaciones. La razón principal es que esta zona se hizo notar en la época en que el vértice del vuelo triangular desde Fort Lauderdale estaba en línea directa con las Bermudas. Ocurre también que las Bermudas parecieran ser el límite norte, tanto de las primeras como de las últimas desapariciones de barcos y aviones, en circunstancias muy peculiares. Pero ningún incidente anterior o posterior ha resultado más notable que esta desaparición *total* de un vuelo de entrenamiento completo, junto con el gigantesco avión de rescate, un Martin Mariner con una tripulación de trece hombres, que se desvaneció inexplicablemente durante las operaciones de rescate. Vuelo 19 era el nombre del grupo de aviones condenados que partieron de su base en Fort Lauderdale, la tarde del 5 de diciembre de 1945. Estaban comandados por cinco oficiales pilotos y llevaban nueve tripulantes. Cada avión tenía destinados dos tripulantes, pero aquel día faltó un hombre.

Había pedido que le relevasen del vuelo debido a un presentimiento, y no fue sustituido.

Los aviones eran bombarderos-torpederos Grumman TBM-3 Avenger, y cada uno llevaba suficiente combustible como para volar más de 1.800 kilómetros. La temperatura era de 18° C, había un sol brillante, sólo algunas nubes dispersas y un moderado viento de dirección nordeste. Los pilotos que habían volado antes, aquel mismo día, informaron que el tiempo estaba ideal para volar. La duración de aquella misión específica fue estimada en dos horas. Los aviones comenzaron a despegar a las 2 de la tarde, y a las 2.10 estaban todos en vuelo. El teniente Charles Taylor, que era el comandante y tenía más de 2500 horas de vuelo, condujo los aviones hacia Chicken Shoals, al norte de Bimini, donde tenían que comenzar a hacer recorridos de práctica sobre un viejo pontón.

Tanto los pilotos como las tripulaciones eran aviadores experimentados y no

había ninguna razón para esperar nada desusado durante la misión de rutina del Vuelo 19.

Sin embargo, algo ocurrió, y más que desusado. Alrededor de las 3.15, luego que los aviones hubieron realizado sus ataques con bombas y continuaron hacia el Este, los radiooperadores de la torre de control de la base aeronaval de Fort Lauderdale, que estaban esperando ponerse en contacto con los aviones para confirmar la hora estimada de arribo y darles instrucciones de aterrizaje, recibieron un extraño mensaje de parte del jefe del vuelo. La grabación registró lo siguiente:

Jefe de vuelo (teniente Charles Taylor): Llamando a la torre. Esta es una emergencia. Parece que hemos perdido el rumbo. No podemos ver tierra… Repito… No podemos ver tierra…

Torre: ¿Cuál es su posición?

Jefe de vuelo: No estamos seguros de nuestra posición. No podemos estar seguros acerca de dónde estamos. Parece que nos hemos perdido…

Torre: Tome dirección debida, hacia el Oeste.

Jefe de vuelo: No sabemos en qué dirección está el Oeste. Todo anda mal… Es extraño… No podemos estar seguros acerca de ninguna dirección… ni siquiera el océano tiene un aspecto normal…

Alrededor de las 3.30 el instructor de vuelo principal de Fort Lauderdale recogió en su radio un mensaje de alguien que llamaba a Powers, uno de los alumnos aviadores, y pedía información acerca de las indicaciones de su compás, y escuchó a Powers decir:

> «No sabemos dónde estamos. Debemos de habernos perdido cuando hicimos aquel último giro»

El jefe del vuelo pudo ponerse en contacto con el instructor del Vuelo 19, y éste le dijo:

> «Mis dos compases han dejado de funcionar. Estoy tratando de hallar Fort Lauderdale… Estoy seguro de que nos hallamos sobre los Cayos, pero no sé a qué altura…»

El instructor jefe le aconsejó entonces que volara hacia el Norte, con el sol sobre el costado de la escotilla, hasta que llegase a la base aeronaval. Pero luego escuchó:

«Acabamos de pasar sobre una pequeña isla. No hay más tierra a la vista…»

Aquello era una seña de que el avión del instructor no se hallaba sobre los Cayos y de que la escuadrilla completa había perdido el rumbo, puesto que no podían ver tierra, la tierra que se aprecia normalmente a continuación de los Cayos.

Debido a la estática, resultó cada vez más difícil escuchar mensajes del Vuelo 19.

Aparentemente, los aviones no podían ya oír a la torre, pero en cambio la torre escuchaba conversaciones entre los aparatos. Algunas se referían a posibles faltas de combustible; decían tener gasolina sólo para 75 millas (120 km); hacían referencia a vientos de 75 millas por hora. Y luego, la desalentadora observación acerca de que todas las brújulas, giroscópicas y magnéticas, de todos los aviones, habían dejado de funcionar y «se habían vuelto locas», como se dijo entonces. Cada una mostraba orientaciones distintas. Durante todo este tiempo, el poderoso transmisor de Fort Lauderdale fue incapaz de hacer contacto alguno con los cinco aviones, aunque la comunicación entre ellos era bastante audible.

Mientras tanto, al conocerse las noticias acerca de la emergencia en que se hallaba el Vuelo 19, se produjo una conmoción muy comprensible entre el personal de la base.

Comenzaron a tejerse toda clase de suposiciones acerca de un ataque enemigo (aun cuando la II Guerra Mundial había terminado hacía ya varios meses) o incluso de ataques de nuevos enemigos, y se despachó un avión de rescate: un bimotor anfibio Martin Mariner de la base aeronaval del río Banana.

A las 4 de la tarde, la torre escuchó de pronto que el teniente Taylor había entregado el mando inesperadamente a un veterano piloto naval, el capitán Stiver. Aunque de modo borroso y alterado por la tensión, pudo enviar un mensaje inteligible:

«No estamos seguros acerca de dónde nos hallamos… Creemos estar a unas 225 millas (360 km) al nordeste de la base… Debemos de haber pasado sobre Florida y debemos de estar en el Golfo de México…».

Enseguida, el jefe del vuelo decidió, al parecer, dar una vuelta de 180°, con la esperanza de volar de regreso hacia Florida. Pero, al hacer el giro, la transmisión comenzó a hacerse más y más débil, señalando que habían hecho una mala maniobra y que estaban volando hacia el Este, lejos de la costa de Florida y sobre mar abierto.

Algunos informes señalan que las últimas palabras del Vuelo 19 fueron:

«Parece que estamos…»

Sin embargo, otros de los que escuchaban parecen recordar algo más; algo como

«entrando en agua blanca… Estamos completamente perdidos…».

Entretanto, según el mensaje del teniente Come, uno de los oficiales del Martin Mariner despachados a la zona donde en general se pensaba que debía de hallarse el vuelo, y que la torre recibió sólo algunos minutos después de su despegue, había vientos muy fuertes sobre los 1.800 metros. Este fue el último mensaje que se recibió del avión del rescate. Poco después, todas las unidades de rastreo recibieron un despacho urgente que señalaba que ahora había en lugar de cinco, seis aviones perdidos. El aparato de rescate y su tripulación de trece hombres también habían desaparecido.

No volvió a recibirse ningún mensaje del Vuelo 19, en misión de entrenamiento, ni del Martin Mariner enviado a rescatarlo. No obstante, poco después de las 7 de la tarde la base aeronaval Opa-Locka, en Miami, recibió un débil mensaje, que consistió en lo siguiente: «FT… FT…". Las siglas eran parte de la señal de los aviones del Vuelo 19. El avión del instructor era el FT-28. Pero, si el mensaje provino realmente de la "patrulla perdida», el período de tiempo en que se recibió indicaría que fue enviado dos horas *después* del momento en que era de presumirse que los aviones habían agotado su combustible.

La búsqueda aérea original, iniciada el día de la desaparición, fue suspendida a causa de la oscuridad, pero los barcos de la Guardia Costera siguieron buscando sobrevivientes durante la noche. Al día siguiente, jueves, con las primeras luces del alba, se inició un enorme esfuerzo de rastreo. Sin embargo, a pesar de que fue uno de los más concienzudos de la historia, y de que emplearon 240 aviones de tierra, 67 del portaaviones *Solomons*, 4 destructores, varios submarinos, 18 navíos de la Guardia Costera, lanchones de búsqueda y rescate, cientos de aviones, yates y botes privados, más aparatos PBM de la base aeronaval del río Banana, y pese a la ayuda de la Real Fuerza Aérea y de la Marina británicas con base en las Bahamas, no se encontró nada.

Ni el promedio de 167 vuelos diarios que recorrían las aguas a sólo 100 metros de altura, desde el alba hasta el anochecer, ni la minuciosa inspección de casi un millón de kilómetros cuadrados de mar y tierra, que incluían el Atlántico, el Caribe, partes del Golfo de México, el interior de la Florida y las islas vecinas, todo lo cual significó una búsqueda aérea de 4.100 horas, pudieron descubrir rastros de naufragio, o botes salvavidas, o manchas de aceite. Las playas de la Florida fueron inspeccionadas diariamente, durante un período de varias semanas, para ver si aparecían restos flotantes de los aviones desaparecidos, pero la operación no tuvo éxito alguno.

Todo posible indicio fue investigado. Primero se pensó que el informe acerca de

una llamarada roja en tierra, enviado por un avión comercial el mismo día de las desapariciones, podía corresponder a una explosión del Martin Mariner, pero esto fue posteriormente desmentido. Luego, un barco mercante dio cuenta de una explosión en el cielo, ocurrida a las 7.30 de la tarde, pero, si hubiese estado relacionada con los cinco Avengers, querría decir que los aparatos estaban todavía volando horas después de haber agotado su combustible. Esta explicación significaría, además, que los cinco chocaron y estallaron al mismo tiempo, tras mantener en silencio sus radios desde la interrupción del contacto destinado a informar sobre el tiempo de vuelo. Por otra parte, resulta curioso que no se hayan recibido mensajes de socorro, ni del Vuelo 19 ni de la misión de rescate. En cuanto a posibles amarajes forzosos, los Avengers estaban en condiciones de posarse suavemente sobre las aguas, y en todo caso, podían mantenerse noventa segundos a flote.

Las tripulaciones estaban entrenadas para abandonar la nave en sesenta segundos, y disponían de botes salvavidas colocados en la parte exterior de los aviones. Por consiguiente, casi en cualquier caso de amaraje forzoso, los botes salvavidas debieron quedar flotando y habrían sido encontrados. Durante la primera parte de la operación rescate, algunos rastreadores notaron un fuerte oleaje, pero las olas estaban tan separadas unas de otras, que los aviones habrían podido amarar, en caso necesario, en los espacios intermedios. La curiosa referencia al «agua blanca", en el último mensaje del Vuelo 19, *podría* tener alguna relación con la espesa bruma blanca característica de vez en cuando en esta zona, que suele mover a confusión. Esto podría explicar también la falta de visibilidad y el informe de que el sol "no parece normal», pero en cambio, no tenía porqué afectar a los compases y giroscopios. Por otra parte, existe un punto muerto en las comunicaciones radiales entre Florida y las Bahamas, pero las dificultades de los aviones comenzaron *antes* de que se perdiera el contacto radial.

Una junta naval de investigación que examinó todas las evidencias disponibles, terminó igualmente a oscuras respecto de lo que había ocurrido. Además, tuvo que discutir el sometimiento a corte marcial de un oficial experto en instrumentos, que luego resultó exonerado, al comprobarse que todos los que tenía a su cargo habían sido revisados antes del despegue. En una parte de su informe señala: «Fue interceptado un mensaje radial que indicaba que los aviones estaban perdidos y que sus compases estaban funcionando mal».

Posteriormente, en una entrevista de prensa, el, capitán W. C. Wingard fue algo más directo, cuando dijo:

> «Los miembros de la junta investigadora no pudieron hacer ni siquiera una buena suposición acerca de lo ocurrido».

Otro miembro de la junta comentó, en forma un tanto dramática:

«Se desvanecieron completamente, como si hubiesen volado a Marte…».

Con ello introdujo algunos inquietantes elementos relativos a viajes espaciales y posibles OVNIS, los que desde entonces pasaron a formar parte, en buena medida, de la leyenda del Triángulo de las Bermudas. Algunos investigadores y oceanógrafos muy serios han ofrecido una variedad de explicaciones acerca de cómo éstos y tantos otros barcos y aviones pudieron desaparecer sin dejar rastro, lo mismo que sus pilotos y pasajeros. El teniente R. H. Wirshing, oficial de entrenamiento de la base aeronaval de Fort Lauderdale en la época del incidente, que ha examinado el caso durante años, piensa que el verbo «desaparecer" es un factor muy importante en todo lo relativo a la suerte corrida por la tripulación del Vuelo 19, ya que jamás se ha presentado prueba alguna de que realmente haya perecido. (La madre de uno de los pilotos perdidos, que asistió al proceso de la Marina, declaró que tenía la impresión de que su hijo "se hallaba aún con vida, en algún lugar del espacio".) Y el diario *News* de Miami reprodujo las siguientes declaraciones del doctor Manson Valentine, un científico que ha estado observando la zona durante años desde Miami: "Todavía se encuentran allí, pero están en una dimensión diferente, en un fenómeno magnético que podría haber sido provocado por un OVNI»,

Un oficial de la Guardia Costera y miembro de la Junta investigadora, se expresó con una franqueza llena de frescura. Sencillamente, dijo: «¡No sabemos qué demonios ocurre allí!».

Otro oficial de la junta, en una declaración tajante, y más formal, expresó el consenso de los investigadores:

«Esta pérdida ocurrida en tiempo de paz parece ser un misterio completo; el más extraño jamás investigado en los anales de la aviación naval…».

Algunos desastres suelen presentar elementos de una coincidencia increíble, sobre todo cuando ocurren en el mar. Por ejemplo, cuando el carguero *Stockholm* chocó con el barco de pasajeros *Andrea Doria*, una muchacha que hablaba español se vio arrebatada desde su cabina del transatlántico y lanzada con una parte del camarote hacia el interior del carguero, junto a la cabina de un marinero que era la única persona de aquel barco que hablaba español. La pérdida del Vuelo 19 no constituyó una excepción a esta constante de elementos coincidentes.

Buena parte del material citado hasta ahora proviene de notas de primera mano tomadas por el Comandante R. H. Wirshing, que era entonces teniente y se hallaba de servicio como oficial de adiestramiento en la base de Fort Lauderdale. Wirshing recuerda que aquel mismo día hubo también un vuelo de entrenamiento matinal que resultó un tanto extraño. Este vuelo, al que los comentarios de prensa relativos al

desastre dieron poca importancia debido a que era bastante menos sensacional, también experimentó dificultades con el compás, y en lugar de volver a su base, aterrizó 80 kilómetros al Norte.

Por lo menos dos miembros del Vuelo 19 parecen haber tenido un presentimiento acerca de la catástrofe. Uno de ellos fue el propio instructor de vuelo, que se presentó con retraso a recibir las instrucciones para la misión. Llegó a la 1.15 de la tarde y solicitó que le relevaran de aquella tarea específica. Sin embargo, no acompañó su petición de ningún tipo de explicación. Simplemente dijo que no deseaba tomar parte en la misión. Puesto que no se disponía de ningún relevo, su solicitud fue denegada.

El segundo caso, al que el teniente Wirshing asistió personalmente y que ha sido muy comentado, fue el incidente del cabo del cuerpo de Marines, Allan Kosnar, quien, pese a estar designado para tomar parte en el Vuelo 19, no se presentó. Según la prensa, hizo las siguientes declaraciones:

> «No puedo explicar por qué, pero, por alguna extraña razón, decidí no salir en el vuelo de aquel día».

Sin embargo, según el teniente Wirshing, el cabo era un veterano de Guadalcanal, le quedaban sólo cuatro meses de servicio y había solicitado hacía algunos meses que le relevasen de los vuelos. El día de la misión el asunto volvió a plantearse y el teniente Wirshing le dijo que se presentara ante el médico de la base para solicitar su retiro. Así lo hizo, y por ello el Vuelo 19 partió con un tripulante menos. Cuando se presentaron los primeros indicios de la pérdida de la misión, el teniente Wirshing se dirigió al cuartel de los reclutas, en busca de voluntarios. La primera persona que encontró fue el cabo, quien le dijo:

> «¿Se acuerda de que usted me ordenó que fuera al médico? Así lo hice, y me relevó de participar en vuelos. El que se ha perdido era el mío».

Sin embargo, el informe de pista daba a entender que los aviones habían salido con sus tripulaciones completas, como si algún otro marino hubiese subido a bordo a última hora. Esto obligó a realizar verificaciones de las listas del personal de la base, para comprobar si faltaba alguien. Cuando se averiguó que todo el personal estaba presente, el misterio adicional del «informe de tripulación completa» se convirtió en otro de los elementos indescifrables de la múltiple desaparición.

Veintinueve años después del incidente se hizo público otro aspecto desusado. Arti Ford, periodista, escritor y conferencista que ha seguido el caso desde 1945, hizo una asombrosa declaración durante un programa nacional de televisión en 1974. Indicó que el teniente Taylor había dicho por radio lo siguiente:

«No vengan por mí… parece que son del espacio exterior…».

Ford sostiene que esta información le fue proporcionada en la época del suceso por un radioaficionado, pero que no le atribuía demasiada seriedad, dadas las dificultades que enfrenta un operador amateur al recibir comunicados de un avión en vuelo y dados también la excitación y los rumores que circularon entonces.

Sin embargo, durante sus investigaciones posteriores, Ford halló una prueba desusada de lo transmitido, en una transcripción de los mensajes enviados por el avión a la torre y que fue incluida en un informe elaborado más tarde debido a la presión de los padres de los aviadores perdidos. El documento, de carácter oficial y secreto —el cual, según Ford, sólo pudo examinar en parte—, contenía al menos una frase «No vengan por mí…» en común con el texto que le había proporcionado el radioaficionado civil y que, de manera muy significativa, no había sido revelado con anterioridad. Este misterio adicional, que sugiere posibles interferencias de otros mundos, encuentra eco en más que unas pocas de las otras desapariciones.

Así como ha habido numerosos barcos y embarcaciones de placer desaparecidos en la zona del Triángulo de las Bermudas antes y después de este incidente, cabe hacer notar que los desastres ocurridos simultáneamente a los Avengers y al Martin Mariner constituyeron la primera ocasión en que se vieron afectados aviones y en que hubo tantas y tan eficientes unidades de aire, mar y tierra realizando una búsqueda tan extensa y acuciosa, aunque infructuosa. Este incidente hizo que se intensificasen los esfuerzos de rescate en el caso de las desapariciones de aviones que habrían de producirse con posterioridad, no sólo con el propósito de salvar a los sobrevivientes, sino también de averiguar, una vez transcurrido el tiempo probable de supervivencia, qué les había ocurrido.

Después de lo sucedido al Vuelo 19, parece que las desapariciones de aviones comerciales, privados y militares se siguen produciendo con inquietante regularidad, agregándose al desvanecimiento «normal» de barcos grandes y pequeños, que se ha estado produciendo durante años. Ahora, sin embargo, gracias a los equipos de rescate aeromarítimo, a las comunicaciones radiales con la base, a los instrumentos más sofisticados y a los métodos de rastreo más desarrollados, cada desaparición es investigada con mucha mayor minuciosidad.

El 3 de julio de 1947, un C-54 del Ejército de los Estados Unidos con una tripulación de seis hombres, que volaba en una misión de rutina, desde las Bermudas a la base aérea Morrison del Ejército, desapareció en algún lugar entre las Bermudas y Palm Beach. Su última posición conocida fue a unos 160 kilómetros de las Bermudas. Se inició de inmediato una búsqueda aeromarítima intensiva, con participación del Ejército, la Marina y la Guardia Costera y con unidades que cubrieron 260.000 kilómetros cuadrados de mar.

Sin embargo, salvo algunos cojines y una botella de oxígeno que no fueron identificados como parte del equipo del avión perdido, no se hallaron restos de naufragio ni manchas de aceite.

Al producirse nuevas desapariciones, pareció notarse una característica coincidente y alarmante en la mayoría de los casos ocurridos dentro de la zona del Triángulo: solían ocurrir dentro del período turístico y de mayor afluencia a los hoteles, desde noviembre hasta febrero. Y lo que resultó aún más asombroso fue la comprobación de que muchas de las pérdidas se produjeron algunas semanas antes o después de Navidad. Un cuadrimotor de pasajeros del tipo Tudor IV, perteneciente a la British South American y que era un bombardero Lancaster, transformado, llamado *Star Tiger*, desapareció en vuelo entre las Azores y las Bermudas el 29 de enero de 1948. Llevaba seis tripulantes y veintiséis pasajeros, entre ellos Sir Arthur Gunningham, un Mariscal del Aire de la Segunda Guerra Mundial y excomandante de la Segunda Fuerza Aérea Táctica de la Real Fuerza Aérea. El *Star Tiger* debía aterrizar en Kingley Field, islas Bermudas; a las 10.30 de la noche, poco antes de su ETA *(Estimated Time of Arrival*, hora estimada de arribo), el piloto se comunicó por radio con la torre de control y su mensaje incluyó las siguientes palabras:

> «Tiempo y rendimiento excelentes" y "Arribo supuesto dentro de itinerario».

Según su informe, la posición del avión era de 600 kilómetros al nordeste de las Bermudas.

No hubo nuevos mensajes, pero el *Star Tiger* no llegó. No se recibió ningún mensaje de emergencia, ni tampoco alguna señal de que el avión no estuviese funcionando perfectamente y en condiciones óptimas. Alrededor de la medianoche, el *Star Tiger* fue puesto en lista de atraso y, al día siguiente, 13 de enero, se inició una operación masiva de rescate y rastreo. Treinta aviones y diez barcos registraron minuciosamente la zona durante varios días, sin éxito. El 31 de enero fueron avistadas algunas cajas y tambores de aceite vacíos, al noroeste de las Bermudas. No obstante, si hubiesen pertenecido al *Star Tiger*, querría decir que estaba volando cientos de kilómetros fuera de su rumbo en el momento en que fue atacado por algo y, además, debe recordarse que en su último contacto con la torre, el piloto había anunciado que no ocurría nada irregular con respecto a su rumbo o al comportamiento del avión.

Mientras se desarrollaba la infructuosa búsqueda, hubo gran número de radioaficionados a lo largo de la costa Atlántica y del interior, que recogieron un mensaje mutilado, cuyas palabras eran deletreadas como puntos numerados, como si alguien estuviese operando el transmisor pero sin saber Morse. Los puntos querían

decir «Tiger».

Hubo un informe de una base de la Guardia Costera de Newfoundland que resultó aún más misterioso. Cuando los breves toques del morse se interrumpieron, alguien pareció enviar un mensaje verbal, pronunciando solamente las siguientes letras: G-A-H-N-P.

Estas eran las siglas del *Star Tiger*.

Se presumió que estos mensajes eran falsos, especialmente porque había que tomar en cuenta la conocida conducta desvariada y lunática de ciertos individuos que siguen con deleite los desastres. Sin embargo, cuando uno recuerda el débil mensaje recibido en Miami, horas después del desaparecimiento del Vuelo 19, surge una inquietante similitud.

Aquel mensaje contenía las letras de la sigla del vuelo, casi como si se hubiese enviado o retransmitido un mensaje final desde una distancia mucho mayor, en el espacio o el tiempo, que la que podía indicar la ubicación en que los aviones habían desaparecido.

Fue designado un Tribunal Investigador, bajo la dirección de Lord Macmillan, para que pesquisara la pérdida del *Star Tiger*. El nombramiento lo hizo el ministro británico de Aviación Civil y su informe fue publicado ocho meses después de la desaparición del avión. Sus conclusiones fueron que no parecía haber fundamentos para suponer que el *Star Tiger* hubiese caído al mar, a causa de un fallo mecánico o de la radio, falta de combustible, perturbaciones meteorológicas, errores de altimetría o incapacidad para seguir su curso, por nombrar sólo algunas posibilidades. En cuanto al diseño y fabricación del Tudor IV, no había tampoco base, según el informe, «para suponer que al diseñar el avión Tudor IV, o al fabricar aquel Tudor IV en particular, el *Star Tiger*, se hubiesen cometido errores u omisiones técnicas o que pudieran considerarse contrarias a la buena práctica convenida…».

El dictamen final del tribunal puede considerarse igualmente aplicable a otras desapariciones de aviones ocurridas en el Triángulo, antes y después de la del *Star Tiger*: Realmente, podría decirse que hasta ahora no se había presentado para su investigación un caso tan desconcertante. Ante la completa ausencia de pruebas dignas de fe en relación con la naturaleza o la causa del desastre del Star Tiger, el tribunal no ha podido hacer más que sugerir posibilidades, ninguna de las cuales llega siquiera al nivel de probabilidad. En todas las actividades que suponen la cooperación de hombre y máquina, hay dos elementos que influyen y que tienen muy distinto carácter. Uno es el factor, imposible de calcular, relativo a la actuación humana y que depende de circunstancias cuyo conocimiento es imperfecto. El otro es el elemento mecánico, sujeto a leyes muy diferentes. Podría ocurrir un accidente en cualquier de los dos, o en ambos a la vez. O bien, alguna causa externa podría hacer perder el control, tanto al hombre como a la máquina. Nunca se sabrá lo que sucedió en este

caso.

Por una coincidencia extraordinaria, y bastante inquietante, que se produjo doce días antes del primer aniversario de la desaparición del *Star Tiger*, el avión gemelo, el *Star Ariel*, desapareció en un vuelo entre las Bermudas y Jamaica, el 17 de enero de 1949, con siete tripulantes y trece pasajeros a bordo. Su itinerario completo era desde Londres a Santiago de Chile, y la escala en las Bermudas respondía a la necesidad de cargar combustible suficiente para otras diez horas de vuelo. Cuando el Star *Ariel* salió de las Bermudas a las 7.45 de la mañana, el mar estaba en calma y las condiciones meteorológicas eran buenas. El capitán envió el siguiente informe rutinario de vuelo a las Bermudas alrededor de 55 minutos después del despegue:

Este es el capitán McPhee, a bordo del «Ariel», rumbo a Kingston, Jamaica, desde las Bermudas. Hemos alcanzado altura de crucero. Buen tiempo. Hora estimada de arribo a Kingston dentro de itinerario… Voy a cambiar de frecuencia radial para ponerme en contacto con Kingston…

Pero no hubo nuevos mensajes del Star *Ariel*, ni entonces ni nunca.

Cuando se inició la búsqueda de este avión, había una flota de la Marina de los Estados Unidos operando en la misma zona. Dos portaviones enviaron sus aparatos para unirse a los de la Fuerza Aérea y la Guardia Costera que habían salido desde numerosos puntos a lo largo de la costa Atlántica y a los aviones británicos enviados desde las Bermudas y Jamaica.

Cruceros, destructores y el acorazado norteamericano *Missouri* se unieron también a la búsqueda en la superficie, lo mismo que los barcos británicos y los mercantes que se hallaban en aquel momento en la región. Se envió un radiograma a todos los buques que navegasen por la zona:

EL AVIÓN CUADRIMOTOR STAR ARIEL/GAGRE, DE LA BRITISH SOUTH AMERICAN AIRWAYS, QUE PARTIÓ DE LAS BERMUDAS 1242 GMT 17 ENERO RUMBO JAMAICA RUTA GRADOS DOS UNO SEIS FUE SITUADO POR ÚLTIMA VEZ CUANDO ESTABA APROXIMADAMENTE A 15 MILLAS AL SUR DE BERMUDAS Y A LAS 1337 GMT 17 ENERO.

SOLICÍTASE TODOS LOS NAVÍOS INFORMAR ESTA BASE HALLAZGO CUALQUIER RESTO FLOTANTE TIPO TAPICERÍA CABINA Y COJINES COLOR AZUL, BOTES SALVAMENTO AVIÓN COLOR AMARILLO, CHALECOS SALVAVIDAS COLOR MARRÓN OSCURO, TODO MARCADO BSAA, O CUALQUIER VESTIMENTA FLOTANTE.

72 aviones de reconocimiento, en estrecha formación y algunas veces tocando «ala con ala" cubrieron 390.000 km2 de océano, en un área que comenzaba en las proximidades del último informe radial y seguía por el Sudoeste, rumbo a Jamaica. No pudieron descubrir ni una sola evidencia que pudiera ser identificada con el avión perdido. Un avión británico y otro norteamericano informaron acerca de "una extraña luz» en el mar, el 18 de enero, pero las unidades de búsqueda y rescate enviadas a los alrededores no hallaron nada y la Fuerza Aérea suspendió sus operaciones de rastreo el 22 de enero.

El hecho de que estos dos aviones británicos de pasajeros (ambos pertenecientes a la misma compañía, la British South American Airways) se perdieran, con una diferencia de casi un año, en la misma área, dio lugar a sospechas de sabotaje. Más tarde se habría pensado inmediatamente en un caso de piratería aérea. Esta posibilidad, al igual que el entrenamiento del piloto y la tripulación, el funcionamiento de los instrumentos y las condiciones meteorológicas, fueron pesquisadas por una Junta Investigadora, o Comité Brabazon, que no encontró nada desfavorable ni tampoco, halló indicio alguno: «…Falta absoluta de pruebas. No se encontró rastro alguno del desastre. Se ignora la causa del accidente del *Star Ariel*».

Una de las teorías que se discutieron entonces consistía en que el bromuro metílico de los extinguidores había penetrado accidentalmente en el sistema de presión y, tras circular por él, causó una explosión. Esta podría haber sido la causa de un accidente muy raro en un avión, tal vez, pero no en los muchos otros que han desaparecido en la misma zona.

El hecho de que la búsqueda del *Star Ariel* haya sido tan masiva se explica, entre otras razones, porque en la mañana del 28 de diciembre de 1948 había desaparecido otro avión de pasajeros, un DC3 alquilado que cubría la ruta San Juan-Miami y llevaba 36 personas a bordo, entre pasajeros y tripulantes. La infructuosa búsqueda de este avión fue realizada por más de cuarenta aviones militares y numerosos barcos, que recorrieron más de 480 mil kilómetros de costa y océano, y había sido suspendida sólo una semana antes del desaparecimiento del *Star Ariel*. Las circunstancias que rodearon el incidente del DC3 resultaron aún más sorprendentes que las de los otros aviones perdidos. Como en los demás casos, el tiempo era excelente y la noche estaba clara. El avión despegó a las 10.30 de la noche del 27 de diciembre. En un momento del vuelo nocturno, el capitán del avión, Robert Linquist, transmitió el siguiente comentario por radio: «¿Qué les parece? ¡Todos estamos cantando villancicos navideños!» (recuérdese la coincidencia de la época de desaparición de la mayoría de los aviones).

La torre de Miami recibió otro mensaje del DC3, a las 4.13 de la madrugada del 28.

> Decía: «…Nos acercamos a la pista… Sólo 50 millas (80 km) hacia el Sur… Ahora podemos ver las luces de Miami. Todo anda bien. Esperaremos instrucciones para aterrizar…».

No volvió a oírse nada del avión, y una investigación que se llevó a cabo por tierra y mar, no consiguió encontrar ni un rastro de accidente. Por cierto, no hubo sobrevivientes ni indicios de lo que pudo ocurrir a la tripulación y los pasajeros. Puesto que el capitán comunicó que el avión se hallaba a sólo 80 kilómetros al sur de

Miami, resulta todavía más notable que no se produjese una explosión, ni una llamarada, ni se escucharan las señales de SOS o MAYDAY. Por otra parte, el lugar en que el avión desapareció está situado sobre los Cayos de Florida, donde las aguas cristalinas y de una profundidad de sólo siete metros habrían contribuido a la localización e identificación del avión. Este habría de ser uno de los diversos casos en que avión y pasajeros se «desmaterializarían», estando casi al alcance de un aeropuerto, o en que un barco, como veremos en el próximo capítulo, se desvanecería estando a la vista de su puerto de arribo.

Los grandes aviones que han desaparecido desde el caso del *Star Ariel*, han seguido en general un acontecer similar: primero un comportamiento de vuelo normal, y después… nada. Ni rastros de naufragio, ni manchas de aceite o restos flotantes, o sobrevivientes; ni siquiera una concentración sospechosa de tiburones.

Los aviones pequeños también han seguido desapareciendo. No menos de nueve se perdieron frente a la costa de Florida, en diciembre de 1949, sin dejar rastro. Era un número suficiente como para hacer pensar que había algo peligroso en la zona, aun cuando las características de las desapariciones no hayan sido justamente obvias.

Las desapariciones de naves aéreas continuaron durante la década de 1950. En marzo de 1950, un Globemaster de los Estados Unidos se perdió en el extremo norte del Triángulo, durante un vuelo hacia Irlanda. El 2 de febrero de 1952, un transporte British York con 33 pasajeros y tripulantes, desapareció también en el borde norte del Triángulo, mientras se dirigía a Jamaica. Se recibieron algunas débiles señales de SOS, que resultaron casi de inmediato inaudibles.

El 30 de octubre de 1954 ocurrió lo mismo con un Constellation de la Marina de los Estados Unidos que llevaba 42 pasajeros y tripulantes y que volaba con muy buen tiempo entre la base aeronaval de Patuxent River, en Maryland, y las Azores, La búsqueda a lo largo de varios centenares de kilómetros cuadrados de océano fue realizada por más de 200 aviones y muchas naves de superficie, pero no se encontró nada. Como en el caso de los otros aviones, poco antes de la desaparición se escuchó un SOS apenas perceptible.

El 5 de abril de 1956, un B-25 convertido en carguero civil con tres personas a bordo se perdió en los alrededores de la Lengua del Océano, un cañón submarino de 1.800 metros de profundidad, al este de la isla Andros, en las Bahamas.

Lo mismo sucedió con un patrullero Martin Marlin P5M, tipo anfibio, que se hallaba en misión en las Bermudas el 9 de noviembre de 1956. Llevaba una tripulación de diez hombres.

El 8 de enero de 1962, un avión-tanque tipo KB-50, de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos, que salía de la base Langley, en Virginia, rumbo a los Azores, corrió la misma suerte del Super Constellation perdido en 1954. Como ocurrió en aquel caso, hubo un débil mensaje radial que indicaba que se había producido una

dificultad no especificada y luego, silencio. Como de costumbre, no se encontraron restos ni indicios de lo que había ocurrido. Debe recordarse que en cada uno de estos casos las tripulaciones disponían de gran cantidad de equipo de salvamento, por si el aparato se hundía, de manera que lo que pueda haber ocurrido a los aviones se produjo inesperadamente y de manera muy rápida.

El SOS enviado por un avión privado que se dirigía a Nassau, en las Bahamas, pero volando en los alrededores de la isla Gran Abaco, hizo recordar la confusión que se produjo entre los pilotos del Vuelo 19. Aunque el tiempo era excelente aquella mañana, el piloto parecía estar volando en medio de la niebla, y fue incapaz de dar su posición. Ni siquiera podía ver las islas que tenía debajo, pese a la excelente visibilidad que había en la zona, según el testimonio de otros observadores. En este caso, el avión no desapareció del todo, ya que posteriormente se encontró una parte de un ala flotando en el mar.

El 28 de agosto de 1963 se produjo la pérdida de dos aviones. Al principio se creyó que se trataba de otra desaparición, pero luego, al encontrarse algunos restos, el misterio resultó aún más profundo. Se trataba de dos cuadrimotores a reacción tipo Stratotanker KC-135, en misión de reabastecimiento fuera de la base Homestead de la Fuerza Aérea, en Florida. Fueron los primeros aviones a chorro que desaparecieron en el Triángulo, poco después de haber dado su posición, a 480 kilómetros al sudoeste de las Bermudas.

Los investigadores llegaron a la conclusión de que habían chocado en el aire, después de que una búsqueda intensiva halló los restos, probablemente pertenecientes a los aviones, a 420 kilómetros al sudoeste de las Bermudas. Sin embargo, algunos días más tarde se encontraron más restos que, según se pensó, pertenecían al otro avión, pero que estaban a 260 kilómetros de distancia de los otros. Si chocaron en el aire, pese a que una declaración de la Fuerza Aérea precisó que no volaban cerca uno del otro, algo debió separar los restos, y con una velocidad mucho mayor que la de las corrientes marinas. Y si se estrellaron simultáneamente, tal vez como ocurrió en el caso de los cinco Avenger, ¿qué pudo haber descompuesto sus instrumentos o sus motores al mismo tiempo?

Un mes más tarde, el 22 de diciembre, desapareció un Cargomaster C-132, entre Delaware y su punto de destino en las Azores. El último mensaje del piloto indicaba que todo estaba bien y que su posición era alrededor de 130 kilómetros frente a la costa sur de Jersey. Se organizó una intensa búsqueda con aviones y barcos de la Guardia Costera y la Marina que duró hasta el 25 de septiembre, pero no pudo hallarse nada que perteneciese al avión perdido.

El 5 de junio de 1965, un «Flying Boxcar" C-119, que realizaba una misión de rutina y llevaba una tripulación de diez hombres, se desvaneció mientras volaba desde la base de la Fuerza Aérea en Homestead hasta la isla Gran Turco, cerca de las

Bahamas. El último mensaje que se recibió del C-119 señalaba su posición a unos 160 kilómetros de su destino con una ETA de una hora, aproximadamente. Tras un rastreo que se prolongó durante cinco días con sus noches, la Guardia Costera informó acerca de "resultados negativos", y agregó un comentario que resultaba familiar: "No caben conjeturas». Al igual que en el caso de los Avengers, el Vuelo 19, y en el de otros aviones desaparecidos, se recibieron mensajes débiles e ininteligibles que pronto se desvanecieron, como si algo estuviese bloqueando la transmisión radial o el avión estuviera retrocediendo más y más allá, en el espacio y el tiempo. Cabe hacer notar que otro avión que volaba en la misma ruta, pero en dirección opuesta a la del C-119, informó que el tiempo era claro y la visibilidad buena.

Quince aviones comerciales de línea desaparecieron en esta zona, en el período comprendido entre 1954 y 1965, al igual que gran cantidad de aparatos militares y civiles, y no hay señales de que el fenómeno lleve camino de extinguirse.

La desaparición de Carolyn Cascio, una mujer piloto autorizada que iba volando en un avión ligero, se vio rodeada de una serie de circunstancias desusadas. Llevaba un pasajero desde Nassau hasta la isla Gran Turco, en las Bahamas, el 7 de junio de 1964, y cuando llegó al punto en que calculaba debía estar Gran Turco, comunicó por radio que no podía encontrar la ruta y que estaba dando vueltas sobre dos islas no identificadas.

Agregó: «Allí abajo no hay nada". Y luego: "¿Hay alguna manera de salir de aquí?»

Lo extraño es que algunos observadores de Gran Turco notaron que, a la misma hora, un avión dio vueltas a la isla durante unos treinta minutos, antes de desaparecer. ¿Cómo fue posible que aquellos observadores pudiesen ver el avión, mientras la piloto no podía ver los edificios de Gran Turco?

El 11 de junio de 1967, un Chase YC-122 con cuatro pasajeros y en ruta desde Palm Beach, Florida, hacia la Gran Bahama, se perdió en algún punto al noroeste de las Bimini.

Recientemente se produjo otra desaparición en la ruta comparativamente corta desde Fort Lauderdale a Freeport. El 1 de junio de 1973, Reno Rigoni y su copiloto, Bob Corner, se perdieron en su Cessna 180. No pudo hallarse resto alguno dentro del área de su plan de vuelo, pese a que en la búsqueda se incluyeron las Everglades, y su radio no transmitió ninguna señal de emergencia.

Al entrar en prensa este libro (octubre de 1974) se produjo otra extraña desaparición a 1.440 kilómetros al sudoeste de las Azores. Este fue el lugar en que se avistó por última vez, el 17 de febrero de 1974, al aspirante a argonauta (quería atravesar en globo el Atlántico) Thomas Gatch. Los aviones de la Marina de los Estados Unidos rastrearon una zona de 580.000 km2 de extensión, sin ningún resultado. Aunque la vastedad del océano y la irregularidad de los vientos serían

suficientes para explicar que las aguas se hubiesen tragado el globo, la zona en que se produjo la desaparición es de por sí misteriosa.

En cada uno de esos casos de desapariciones sin explicación se han planteado razones y sugerencias particulares, pero hay algunas frases que suelen repetirse en los informes oficiales, lo mismo que en los libros y artículos que describen las pérdidas. Entre estas frases figuran las turbulencias de aire transparente, las «tijeras de viento", las "aberraciones atmosféricas", las "anomalías magnéticas" y las "perturbaciones electromagnéticas». Todas ellas podrían explicar algunas de las pérdidas de aviones, pero en ningún caso sirven para justificar las desapariciones de aviones o de los muchos barcos que se han desvanecido en la misma zona.

Aunque la Marina y la Guardia Costera admiten la existencia de una variación en el compás y de un punto muerto en las transmisiones radiales dentro de un sector de esta zona, la política oficial aparece aún claramente expresada en las palabras del capitán S. W. Humphrey:

No se cree que exista una aberración atmosférica en esta zona, ni que haya existido en el pasado. Los vuelos de escuadrillas de aviones y los patrullajes aéreos se realizan con regularidad en esta región sin que se hayan producido incidentes.

Sin embargo, la cantidad de desapariciones en la parte inferior del Triángulo de las Bermudas, especialmente en las Bahamas, en la costa oriental de Florida y en los Cayos de Florida, ha sido bien descrita por el fallecido Ivan Sanderson, que investigó esta y otras numerosas zonas donde se han producido desapariciones de aviones durante un período de muchos años:

El número de desapariciones no guarda ninguna proporción con las pérdidas registradas en cualquier otro lugar.

Dale Titler hace una observación muy atinada en su libro *Wings of Mistery* (Alas de misterio), cuando estima que, hasta ahora, ya ha desaparecido «una considerable flota de aviones» en esta pequeña zona sin dejar huellas:

Todos estos aviones eran pilotados por aviadores de gran experiencia, y dirigidos por navegantes bien entrenados. Todos llevaban radio y equipo de supervivencia, y todos desaparecieron en medio de buen tiempo.

Y agrega la inquietante observación de que «casi todos desaparecieron durante el día».

Robert Burgess, otro investigador y escritor especializado en fenómenos marítimos, concluye así su libro *Sinkings, Salvages and Shipwrecks* (Hundimientos, salvamentos y naufragios):

Existen razones para pensar que en estos misteriosos accidentes podría estar envuelto un factor mucho más importante que la suerte.

Agrega que, cualquiera sea el nombre que se le dé, «aberración atmosférica o algún otro, lo cierto es que ataca sin advertencia previa y con una frecuencia

suficiente como para resultar alarmante».

Como ya hemos dicho, existen muchas dudas acerca de los límites del Triángulo de las Bermudas lo mismo que respecto a su existencia misma. Hemos oído describirlo como un verdadero triángulo, cuyo extremo norte serían las Bermudas; como un área de forma oblonga en la parte occidental del Atlántico Norte; como una zona que sigue la plataforma continental del sur de los Estados Unidos, el Golfo de México y las Antillas, o como una región peligrosa y elástica que se extiende desde las Bahamas hasta Florida, y a través de Florida hacia el Golfo de México. Cualquiera que sea su forma exacta, lo cierto es que ha dado origen a todo un folklore de desapariciones de objetos diversos: aviones, barcos, yates, botes a vela, submarinos o personal de barcos abandonados que se han desvanecido. Se ha hecho tan corriente atribuir poderes misteriosos al Triángulo de las Bermudas, que cualquier desaparición o accidente misterioso suscita comentarios y revisiones acerca de muchos de los demás enigmas no resueltos.

En la radio y la televisión suelen escucharse con frecuencia preguntas de radioescuchas o televidentes comprensiblemente preocupados acerca de una zona a la que pensaban viajar en avión. Habitualmente, estas nerviosas interrogantes se responden dando seguridades en el sentido de que el viaje no es peligroso, puesto que suelen hacerse innumerables travesías a lo largo del Triángulo sin que se hayan producido incidentes. En algunas ocasiones, los pasajeros suelen preguntar dudosos a sus agentes de viaje acerca de la ruta hacia algunos puntos situados más allá del Triángulo:

—¿El vuelo es a través del Triángulo de las Bermudas?

Resulta fácil contestar de manera negativa, ya que los límites del Triángulo son bastante fluidos. En una ocasión se dio la siguiente excusa a un pasajero que pedía explicaciones acerca del atraso de un vuelo:

—Tenemos que volar en torno del Triángulo de las Bermudas.

Otro elemento tranquilizador es que los aviones de hoy cuentan con muchos más instrumentos de seguridad que algunos de los que desaparecieron en el pasado. Algunos de esos instrumentos no estaban en uso en la época en que ocurrieron los incidentes más llamativos. Por ejemplo, los transistores, los sistemas electrónicos de navegación decca hi-fix (que, sin embargo, era utilizado por el *Star Ariel*) y el «omni», un sistema de orientación automática, operado por radio, que permite a los aviadores encontrar la ruta de regreso a la base en medio de las nubes más espesas y que es utilizado ahora incluso por los aviones pequeños.

Sin embargo, pese a todas las innovaciones modernas, siguen produciéndose pérdidas y extraños incidentes dentro del Triángulo y en las zonas costeras adyacentes. El año pasado, varios aviones se desintegraron misteriosamente sobre tierra, a corta distancia del aeropuerto de Miami, entre ellos un Lockheed L-1011

(vuelo 401 de la Eastern Airlines), en el que perecieron 100 personas, entre pasajeros y tripulantes, el 29 de diciembre de 1972. Si se examinan las circunstancias en que se produjo este accidente se pueden obtener algunas luces acerca de los muchos aparatos que han desaparecido repentinamente cuando volaban sobre las aguas. El doctor Manson Valentine observa: Analizando toda la información disponible, pareciera que en los últimos *siete u ocho segundos* de vuelo el avión descendió a tan gran velocidad que ni la torre de control de Miami ni los pilotos tuvieron tiempo para verificarla. Todos los altímetros estaban funcionando, de manera que, en circunstancias normales, los pilotos habrían dispuesto de mucho tiempo para corregir la velocidad. El descenso fue tan rápido (no se alude a esto como algo desusado en ninguno de los informes) que la torre de control de Miami sólo registró *una* aparición en la pantalla de radar —40 segundos en total— para advertirlo.

En la *segunda* aparición, el aparato había descendido de 300 metros (momento en que se advirtió que se hallaba fuera de la altura de 650 metros prescrita) a *menos de 100*. Para entonces probablemente ya se había estrellado.

Ese ritmo de caída no puede ser atribuido a pérdida del piloto automático, síntomas de paro de los motores, inexperiencia del piloto o a la posición de los aceleradores en el punto de media potencia. *Tiene* que haber existido alguna razón atmosférica, y lo más probable es que se haya tratado de alguna anomalía de tipo magnético.

Cuando los aviones o las embarcaciones desaparecen o se desintegran (como ocurrió en el caso de un avión) en esta zona, existe ya un número creciente de personas que se sienten invadidas por una duda persistente respecto de si las pérdidas han sido «normales"; si se han producido a causa de condiciones atmosféricas anormales, fatiga o error del piloto, falla de los mandos, defectos estructurales o del motor, o si la fuerza que a menudo parece arrebatar del cielo a los aviones y de la superficie del mar a los barcos sigue operando. John Woodwin en *This Baffling World* (Este mundo asombroso), al comentar la pública aceptación de una posibilidad semejante, hace notar que las autoridades norteamericanas y británicas nunca han proclamado oficialmente el área del Triángulo como una "zona peligrosa", y agrega: "Sin embargo, privadamente, tanto los expertos de la Marina como de la Aviación han confesado que podrían estar frente a un fenómeno ambiental, y no ante una cadena de accidentes técnicos". Goodwin observa también que, sea lo que fuere, lo que está ocurriendo podría resultar tan desconocido para las gentes de hoy como "el poder del radio para los alquimistas del siglo XV". Agrega que, "aunque no puede uno estar seguro de que exista una relación entre los aviones y barcos desaparecidos… todas estas naves se hallaban dentro de los mismos estrechos confines geográficos».

Mucho antes de producirse los incidentes aéreos de la década del 40 y los que le

siguieron, la región marítima que abarca el Triángulo de las Bermudas con inclusión del cabo Hatteras, las costas de Carolina del Norte y del Sur y el Estrecho de Florida, era ya conocida como el «Cementerio de los Barcos". Los naufragios se debían habitualmente a grandes marejadas y tormentas repentinas. También suele llamarse "Cementerio de los Barcos" y "Mar de los Barcos Perdidos» al Mar de los Sargazos, pero por la razón contraria: allí, las naves no se han perdido a causa de las tormentas, sino debido a las calmas. A lo largo de los años se había advertido ya en esta amplia región la pérdida de grandes barcos sin que se produjesen llamados de SOS y sin que tampoco se hallasen con posterioridad restos o cadáveres flotantes. Sin embargo, fue sólo a partir de las desapariciones masivas de aviones de los años 1945 y siguientes, y como consecuencia de las pérdidas repentinas de embarcaciones grandes y pequeñas, que los investigadores comenzaron a estudiar las características similares de las desapariciones. El titular del *Guardian* de Manchester, publicado en la época de la pérdida del Vuelo 19, es típico de esta clase de reacciones. Se lee:

CEMENTERIO DE LOS SARGAZOS YA NO SOLO ATRAPA BARCOS: TAMBIÉN AVIONES

Los aviones desaparecidos atrajeron la atención mundial hacia el Triángulo de las Bermudas. Pero, durante más de 170 años, y tal vez antes de que se dispusiera de archivos, se han estado perdiendo barcos grandes y pequeños, con sus tripulaciones (y éstas han desaparecido también de sus naves), dentro del Triángulo de las Bermudas.

Algunos de los incidentes relacionados con estos desastres presentan características que recuerdan poderosamente las misteriosas pérdidas ocurridas en el aire. Otros muestran sorprendentes y desusadas particularidades.

Principales desapariciones de aviones en el área del Triángulo de las Bermudas

(*Los números corresponden a los que aparecen dentro de un círculo en el mapa*).

1. 5 de diciembre de 1945: cinco bombarderos Avenger TBM en vuelo de entrenamiento desde Fort Lauderdale, Florida; total de la tripulación, catorce; duración normal del vuelo: dos horas; perdido aproximadamente a 360 km al nordeste de la base.

2. 5 de diciembre de 1945: bombardero Martin PBM; despachado con una tripulación de trece hombres para auxiliar a la patrulla TBM; veinte minutos más tarde se perdió el contacto radial y el avión desapareció.

3. 1947: Un C-54 del Ejército de los Estados Unidos desapareció a 180 km de las Bermudas.

4. 29 de enero de 1948: Tudor IV, *Star Tiger*, cuatrimotor. Se perdió comunicación radial, después del último contacto, a 600 kilómetros al nordeste de las Bermudas; el avión se perdió con 31 pasajeros y tripulantes.

5. 28 de diciembre de 1948: DC-3 de alquiler, privado. Iba de San Juan de Puerto Rico a Miami; llevaba 32 pasajeros más la tripulación.

6. 17 de enero de 1949: *Star Ariel*, aparato gemelo del *Star Tiger*; iba de Londres a Santiago de Chile, vía las Bermudas y Jamaica; la comunicación radial se perdió a 600 km al sudoeste de las Bermudas, en la ruta hacia Kingston.

7. Marzo de 1950: Globemaster (norteamericano); desapareció en el borde norte del Triángulo, en ruta hacia Irlanda.

8. 2 de febrero de 1952: Transporte York (británico); desapareció al norte del Triángulo, en ruta hacia Jamaica, con 33 pasajeros a bordo.

9. 30 de octubre de 1954: Super Constellation (Marina); se desvaneció al norte del Triángulo, con 42 personas a bordo.

10. 9 de noviembre de 1956: avión anfibio patrullero tipo Martin P5M, de la Marina; desapareció con sus diez tripulantes, cerca de las Bermudas.

11. 8 de enero de 1962: avión-tanque KB-50, de la Fuerza Aérea; iba de Langley Field, en Virginia, hacia las Azores.

12. 28 de agosto de 1963: dos cuatrimotores Stratotankers KC-135 de la Fuerza Aérea, nuevos; iban de la base Homestead, de la Fuerza Aérea, en Florida, a un radio de reabastecimiento secreto en el Atlántico; desaparecieron a 480 km al sudoeste de las Bermudas.

13. 5 de junio de 1965: Flying Boxear C-119; con diez pasajeros a bordo; se perdió al sudoeste de las Bahamas.

14. 5 de abril de 1956: B-25 transformado en carguero civil, con cuatro pasajeros; se perdió en la Corriente del Golfo, entre Palm Beach y la Gran Bahama.

15. 11 de enero de 1957: Chase YC-122, transformado en carguero, con cuatro personas a bordo; perdido en la Corriente del Golfo, entre Palm Beach y la Gran Bahama.

16. 22 de septiembre de 1963: Cargomaster C-132, desaparecido en ruta hacia las Azores.

Principales barcos desaparecidos o encontrados a la deriva en el área del Triángulo

(Los números corresponden a los que aparecen dentro de un triángulo en el mapa).

1. 1840: *Rosalie*, un gran navío francés, fue hallado en su ruta desde La Habana a Europa, dentro de la zona del Triángulo, con las velas desplegadas, la carga intacta y

todo el personal desaparecido.

2. Enero de 1880: *Atalanta*, una fragata británica; salió de las Bermudas hacia Inglaterra con 290 personas a bordo; se desvaneció en una región presumiblemente no lejana de las Bermudas.

3. Octubre de 1902: *Freya*, un buque alemán de tres palos; fue hallado poco después de salir de Manzanillo, en Cuba, mostrando una fuerte inclinación hacia un costado, sólo con una parte de sus mástiles y con el ancla colgando; el calendario de la cabina del capitán señalaba el 4 de octubre, el día siguiente al de su salida.

4. 4 de marzo de 1918: *Cyclops*, un barco de aprovisionamiento de la Marina de los Estados Unidos, de 150 metros de largo y 19.000 toneladas de desplazamiento; navegaba desde Barbados a Norfolk con 309 pasajeros; el tiempo era bueno; no hubo mensajes radiales ni se encontraron jamás restos de naufragio.

5. 1925: vapor *Cotopaxi*; se desvaneció en su ruta desde Charleston hacia La Habana.

6. Abril de 1932: *John and Mary*, un buque de dos palos con registro de Nueva York; fue hallado flotando pero abandonado, a 80 km al sur de las Bermudas, con las velas plegadas y el casco recién pintado.

7. Febrero de 1940: el yate *Gloria Colite*, de Saint Vincent, Antillas británicas; se le encontró abandonado, con todos sus elementos en orden, a 320 km al sur de Mobile, Atlanta.

8. 22 de octubre de 1944: *Rubicán*, un carguero cubano; fue encontrado por la Guardia Costera en la Corriente del Golfo, frente a la costa de Florida; estaba desierto, salvo la presencia de un perro.

9. Junio de 1950: *Sandra*, un vapor carguero de 106 metros que se dirigía desde Savannah, Georgia, a Puerto Cabello, en Venezuela; llevaba una carga de 300 toneladas de insecticida; pasó St. Augustine, en Florida, y luego desapareció sin dejar rastro.

10. Septiembre de 1955: *Cannemara IV*, un yate; apareció misteriosamente abandonado, a 640 km al sudoeste de las Bermudas.

11. 2 de febrero de 1963: *Marine Sulphur Queen*, un carguero de 130 metros; desapareció sin enviar mensaje alguno y sin que pudiera darse con alguna clave acerca de lo ocurrido; no se encontraron restos de naufragio; iba en ruta hacia Norfolk, Virginia, desde Beaumont, Texas, con tripulación completa; la última ocasión en que se oyó de él fue cerca de Tortugas Secas.

12. 1 de julio de 1963: *Sno' Boy*, un bote pesquero de 20 metros con 40 personas a bordo; navegaba desde Kingston, Jamaica, a Cayo Nordeste, 128 km al sur; desapareció con todos sus hombres.

13. 1924: *Raifuku Maru*, un carguero japonés; envió un mensaje radial pidiendo ayuda entre las Bahamas y Cuba, y luego desapareció.

14. 1931: *Stavenger*, un carguero con una tripulación de 43 hombres; la última ocasión en que se supo de él fue cerca de la isla Cat, en las Bahamas.

15. Marzo de 1938: *Anglo-Australian*, un carguero con una tripulación de 39 hombres; su último mensaje, recibido desde las Azores, decía: «Todo bien».

16. Diciembre de 1967: *Revonoc*, un yate de carreras de 15 metros. Desapareció mientras se hallaba a la vista de tierra.

17. 24 de diciembre de 1967: *Witchcraft*, embarcación de crucero; el dueño y un pasajero desaparecieron mientras la nave se hallaba atada a una boya del puerto, a 1.600 metros de Miami.

18. Abril de 1970: *Mílton latrides*, un carguero que se dirigía desde Nueva Orleáns a Capetown.

19. Marzo de 1973: *Anita*, un carguero de 20.000 toneladas, con 32 tripulantes, que navegaba desde Newport News a Alemania.

Capítulo 3

El «Mar de los Barcos Perdidos»

LAS DESAPARICIONES DE BARCOS DENTRO DEL Triángulo se han producido principalmente dentro de la región del Océano Atlántico Occidental llamada Mar de los Sargazos, una extensión de agua que en gran parte permanece inmóvil y que deriva su nombre del alga marina *Sargassum*. Si se necesitase algún elemento para aumentar el misterio del Triángulo, nada más indicado para aportarlo que el Mar de los Sargazos, un misterio de por sí desde que los primeros marinos españoles y portugueses lo descubrieron, hace 500 años. Además, si incluimos las que ahora parecen probables penetraciones y travesías de esta zona realizadas por navegantes fenicios y cartagineses, resultaría que el enigma ha sido observado durante miles de años.

La característica de esta enorme zona es la presencia de una especie de alga flotante, el sargazo, que marca los límites de este mar dentro de un océano, ya sea flotando en forma separada o en grandes masas. Cuando Colón contempló todas aquellas algas en su primer viaje, dedujo erróneamente que la tierra estaba cerca, y se sintió muy reconfortado. Por cierto, su tripulación no compartía del todo aquel sentimiento.

El límite norte de este mar de algas está constituido por la Corriente del Golfo, que avanza primero hacia el Nordeste y luego hacia el Este. Por el Oeste y el Sur limita con la misma Corriente del Golfo, en su desplazamiento de regreso, y con la Corriente Nord-Ecuatorial. Aunque es algo amorfo, se extiende desde los 37° de latitud Norte, aproximadamente, hasta los 27° de latitud Norte, y desde los 75° Oeste hasta los 40°

Oeste. Bajo sus profundas aguas yacen las llanuras abisales de Hatteras y Nares, la abrupta elevación de Bermuda, numerosas e intrigantes montañas marinas, que se elevan hacia la superficie, pero terminan en cumbres planas, como si en alguna época hubiesen sido islas. En sus límites orientales se encuentra una parte de la cordillera del Atlántico Norte, enorme cadena montañosa en medio del océano Atlántico, cuyas altas cumbres irrumpen a través de la superficie marina para constituir las islas Azores. En otras palabras, se trata de un mar casi estancado y desprovisto de corrientes, excepto en sus límites. Se extiende desde unos 320 km al norte de las Grandes Antillas hasta la Florida y la costa Atlántica; permanece a una distancia de tierra que generalmente no llega a los 320 km, y se desplaza hacia los alrededores del cabo Hatteras, siguiendo luego en dirección de la Península Ibérica y África, hasta la cordillera del Atlántico Norte, para regresar por fin hacia las Américas.

Otra de las características de este mar está constituida por sus calmas de muerte,

que pueden estar en el origen de la leyenda pintoresca pero inquietante del «Mar de los Barcos Perdidos", el "Cementerio de los Barcos Perdidos" y el "Mar del Miedo». Cuenta esta creencia de los marinos que existe un gran cementerio en la superficie del Atlántico que contendría barcos de todas las edades de la navegación humana, capturados e inmovilizados en campos de algas y sufriendo una lenta descomposición, pero gobernados todavía por tripulaciones esqueléticas, o más bien por tripulaciones de esqueletos integradas por los infortunados que no consiguieron escapar y debieron así compartir el destino de sus navíos. En esta zona de la muerte habrían de encontrarse buques de vapor, yates, balleneros, clípers, paquebotes, bergantines, barcos piratas y, para que la historia resulte mejor, galeones españoles repletos de tesoros. En sus nuevas y entusiastas versiones de los relatos, los marinos incluían otros barcos que, para la época de la nueva narración ya estaban podridos y desaparecidos, como por ejemplo los dragones de los Vikingos, que se quedaron llenos de esqueletos al mando de los remos, galeras árabes, trirremes romanos, con sus grandes bancos de remeros, navíos de comercio fenicios con anclas de plata e incluso las grandes embarcaciones de la perdida Atlántida, con sus remos cubiertos de láminas de oro. Todos condenados a pudrirse durante centurias en un océano inmóvil.

Las primeras leyendas sobre el Mar de los Sargazos podrían haberse originado entre fenicios y cartagineses, quienes tal vez lo cruzaron hace milenios, llegando hasta las Américas, como lo señalan las numerosas inscripciones pétreas halladas en Brasil y en los Estados Unidos, los tesoros de monedas fenicias encontrados en las Azores, las monedas cartaginesas descubiertas luego en Venezuela y en la costa sudoriental de los Estados Unidos, y las antiguas representaciones pictóricas de los que parecen ser visitantes semitas a México. El siguiente informe del almirante cartaginés Himilco, escrito en el año 500 A.C., toca una cuerda familiar, aunque un tanto sensacionalista, en relación con los mares de algas y la falta de vientos del Mar de los Sargazos: No se advierte brisa que mueva el barco, tan muerto está el perezoso viento de este mar quieto…; hay tantas algas entre las olas, que parecen contener al navío, como si fuesen arbustos…; el mar no tiene gran profundidad, la superficie de la tierra está cubierta por muy poca agua…; los monstruos marinos se mueven continuamente, en todas direcciones, y hay bestias feroces que nadan entre los barcos que se arrastran lentos y perezosos…

Habría que excusar al almirante Himilco por una cierta exageración, muy comprensible a lo largo de la bóveda de los tiempos y porque tal vez los navegantes fenicio-cartagineses estaban más preocupados de disuadir a otros viajeros de la época de realizar posibles viajes más allá de las Columnas de Hércules (Gibraltar), a la entrada del Mediterráneo, y de internarse hacia el otro océano. Su afán se debía principalmente al deseo de guardar para sí el provechoso comercio que mantenían

con las culturas de las costas Atlánticas de Europa y África, e incluso tal vez de más lejos. Los cartagineses llegaron a proclamar la pena de muerte contra aquellos de sus capitanes del mar que dejaran ver sus rutas o incluso su presencia en el Atlántico. Esto explicaría la tendencia cartaginesa a hundir todos los barcos extraños en los alrededores o más allá de Gibraltar, o bien, cuando no eran lo bastante fuertes, a escapar e incluso a hundir sus navíos, si era necesario.

Otros escritores de la Antigüedad han embellecido estos primeros informes con sus comentarios acerca de los bancos de arena y las zonas de aguas poco profundas que han dejado en el Atlántico los remanentes de Atlántida, el continente perdido, y también acerca de las algas que se enredaban en los remos y detenían las galeras. Como la mayor parte de las leyendas, el «Mar de los Barcos Perdidos" podría tener alguna base real, aunque mezclada con sueños y fantasías. El australiano Alan Villiers, marino de toda una vida y que cuando cruzaba el Mar de los Sargazos, realmente pudo ver un barco abandonado entre las algas, señala (en su libro *Wild Ocean*, 1957) que si un barco quedara paralizado durante un período suficientemente largo como para agotar sus provisiones, se vería "… finalmente cubierto de musgo y lapas, hasta que le resultaría imposible navegar…". Dice también que los gusanos barrenadores del Trópico se introducirían en los costados del navío hasta que, convertido en "… una masa decadente y podrida, tripulada por esqueletos… se deslizaría bajo la cálida superficie del mar inmóvil…».

Entre las numerosas embarcaciones abandonadas vistas en el Mar de los Sargazos durante la época moderna hubo algunos que, sin llegar a verse atrapados entre las algas, quedaron paralizados y fueron abandonados, debido a la falta de viento.

Incluso el nombre de las Latitudes del Caballo, que atraviesan este mar, es un índice de la calma estancada. Proviene de la época en que los galeones españoles quedaban cogidos por la calma y, al ver reducirse las provisiones de agua, estaban obligados a matar y arrojar al océano sus caballos guerreros.

Los barcos modernos de motor no corren ya el riesgo de caer dentro de una calma, pero ello hace todavía más misteriosas las desapariciones de algunos buques.

Naturalmente, *todas* las pérdidas son misteriosas, puesto que son relativamente pocos los capitanes dispuestos a permitir que se produzcan. Cuando se puede establecer, o incluso presumir lo ocurrido, se acaba el misterio. Pero no ha sido ese el caso de los numerosos barcos desaparecidos en el Mar de los Sargazos.

En los primeros días en que se produjeron pérdidas en esta zona y en su colindante, de la Corriente del Golfo, muchas fueron atribuidas a los piratas o al mal tiempo, pese a que los archivos españoles eran sorprendentemente exactos, sin duda por el valor de las cargas de los galeones que componían las flotas anuales que llevaban tesoros a España.

Estos barcos, provenientes de México, Panamá y la actual Colombia, hacían

escala en La Habana y proseguían rumbo a los Cayos y al Estrecho de Florida, donde muchos solían hundirse a causa de los huracanas y depositaban sus tesoros en el fondo del mar, para beneficio de las futuras generaciones de buzos. Otros eran hundidos, sin dejar huella, por corsarios o simples piratas.

Mucho tiempo después de que la piratería dejase de ser una provechosa manera de ganarse la vida, los barcos siguieron desapareciendo en esta zona, incluso con buen tiempo y cada vez con mayor frecuencia, en años recientes, sin depositar restos o cadáveres a lo largo de las playas e islas del Atlántico Occidental.

Gran número de estas desapariciones afectaron a la Marina de los Estados Unidos y a otras Armadas. La serie se inició con el buque de los Estados Unidos *Insurgent*, en agosto de 1800, que llevaba 340 hombres a bordo, y prosiguió hasta el desastre debido a causas desconocidas que hizo hundirse al submarino *Scorpion*, con una tripulación de 99 hombres, en mayo de 1968. Sin embargo, la del *Scorpion* no fue una «desaparición», puesto que finalmente se le localizó, a una profundidad de unos 3.200 metros y a unos 740 km al sudeste de las Azores.

He aquí otras de las inexplicables desapariciones de barcos ocurridas en esta zona: *Pickering*, buque estadounidense, el 20 de agosto de 1880, con una tripulación de 90 hombres, en ruta hacia Guadalupe, en las Indias Occidentales, desde New Castle, Delaware.

Wasp, buque estadounidense, el 9 de octubre de 1814, navegando en el Caribe, con 140 tripulantes. *Wild Cat*, buque estadounidense, el 28 de octubre de 1824, en ruta desde Cuba hacia la isla Thompson, con catorce hombres a bordo.

Atalanta, buque de guerra británico, en enero de 1880, en ruta hacia Inglaterra desde las Bermudas, con una dotación total de 290 hombres, en su mayoría cadetes navales en curso de entrenamiento. Su desaparición dio lugar a una extensa búsqueda por parte de la Marina británica. Seis barcos de la flota del Canal fueron destacados para desplazarse, en línea y separados entre sí por varios kilómetros, a lo largo de la zona donde se presumía perdido el *Atalanta*. La operación se prolongó hasta comienzos de mayo, pero sin éxito.

Este tipo de rastreo habría de repetirse muchas veces en el futuro, pero utilizando aviones que llevarían a cabo operaciones masivas de búsqueda en la misma región, volando casi ala con ala.

Cyclops, buque estadounidense, el 4 de marzo de 1918, en ruta desde Barbados hacia Norfolk, Virginia, con un personal de 309 hombres a bordo. Entre las desapariciones sufridas por la Marina de los Estados Unidos, ésta es la más conocida y también la más desusada, si se piensa en las comunicaciones que se mantenían entre mar y tierra y entre cada barco en la época de la Primera Guerra Mundial. Además, hay otros elementos coincidentes: puesto que la guerra estaba aún en pleno desarrollo, primero se pensó que el *Cyclops* (un barco carbonero, gemelo del *Langley*,

también estadounidense que más tarde fue transformado en portaviones) había chocado con una mina, o había sido atacado por un submarino o alguna nave de superficie alemana. También se consideró la posibilidad de que la tripulación se hubiese amotinado contra el capitán, un hombre despótico al estilo del de «Motín del Bounty». Muchos supusieron sencillamente que el capitán, nacido en Alemania y que había cambiado su nombre Wichmann por el menos teutón de Worley, había defeccionado, entregando el *Cyclops* al enemigo. En realidad, existían ciertos indicios que avalaban alguna de estas posibilidades, o todas ellas, puesto que al salir del puerto de Barbados, la nave se dirigió inesperadamente hacia el Sur, en circunstancias que debía ir hacia el Norte, y luego, de modo igualmente abrupto, desapareció. Pero la revisión posterior de los archivos alemanes demostró que en aquel momento no había submarinos alemanes en la zona. Sin embargo, un barco británico que, por una coincidencia increíble, se llamaba también *Cyclops*, fue hundido en el Atlántico Norte por un torpedero. Cuando desapareció, la embarcación norteamericana transportaba una carga de mineral de manganeso y, algún tiempo después de concluida la guerra, los agentes alemanes destacados en Sudamérica aseguraron haber colocado bombas de tiempo en el carguero. Este fenómeno suele producirse en los círculos de inteligencia de los países cuando una operación resulta exitosa.

En todo caso, el incidente del *Cyclops* posee todos los ingredientes de una novela de misterio y aventuras: un barco de la marina de los Estados Unidos al mando de un capitán alemán, que tal vez padecía de perturbaciones mentales, puesto que habitualmente se paseaba por el puente luciendo calzoncillos largos y un sombrero de copa; un grupo de pasajeros entre los que se hallaban el excónsul general de los Estados Unidos en Brasil más tres marineros prisioneros acusados de asesinato, y dos marines desertores.

El Vicealmirante de la Marina norteamericana, M. S. Tisdall, elaboró una teoría acerca de la desaparición en un artículo titulado «¿Se dio vuelta de campana el Cyclops?».

La teoría se basa en la tendencia del barco a balancearse, y tal vez proporcionó la idea del argumento de la película filmada en 1973, *La> aventura del Poseidón*, en la que el barco de pasajeros se da vuelta de campana, debido a la mala disposición de la carga y a la excesiva velocidad. El accidente ocurre cuando el barco es azotado por la marea, pese a lo cual no se hunde. Hasta donde pudo averiguarse, el *Cyclops* no se vio atrapado por un huracán. Sin embargo, pudo haber sido sacudido por una ola oscilante que se presentó de pronto, haciendo que se volcase y provocara un torbellino al hundirse, que arrastró a la tripulación y los pasajeros mientras trataban de salvarse.

Sin embargo, lo único seguro acerca del *Cyclops* es que se desvaneció dentro del Triángulo de las Bermudas, como tantas otras embarcaciones, grandes y pequeñas.

Un periódico de los hechos de la Marina dice lo siguiente respecto de este buque:

… Desde su partida (de Barbados, el 4 de marzo de 1918), no ha habido señales del navío. La desaparición constituye uno de los misterios más asombrosos de los anales de la Marina, y todos los esfuerzos por localizarlo han resultado inútiles… Se han sugerido muchas teorías, pero ninguna explica satisfactoriamente lo ocurrido…

Pese a lo misterioso de su desaparición, el *Cyclops* influyó notoriamente en los acontecimientos posteriores. Fue el factor directamente responsable del establecimiento de la reserva estratégica nacional, instaurada varios años después del incidente. Durante los debates preliminares en el Congreso, el *Cyclops*, que llevaba una carga de manganeso necesaria para la producción del acero utilizado en armas y proyectiles, fue citado como un primer ejemplo de los casos que hacían necesario mantener una reserva, ya que era la demostración de que los Estados Unidos no podían depender de las rutas marítimas para el transporte de materiales estratégicos durante un conflicto internacional.

Entre las recientes desapariciones de barcos de guerra en tiempos de paz, en los alrededores del Triángulo de las Bermudas, el caso del buque de la Marina brasileña, *Sao Paulo*, resulta particularmente llamativo. El navío, destinado a chatarra, y con una tripulación de sólo ocho hombres a bordo, era arrastrado por dos remolcadores al sudoeste de las Azores cuando se desvaneció inesperadamente, durante la noche del 3 al 4 de octubre de 1951. Uno de los remolcadores tuvo que soltar el cable de arrastre, debido a una fuerte marejada, la noche del 3 de octubre. Sin embargo, en la madrugada del 4 sobrevino una repentina calma, y pudo advertirse que los cables del segundo remolcador estaban rotos, o habían sido cortados, y que el *Sao Paulo* había desaparecido.

La subsiguiente búsqueda del barco, realizada por buques y aviones, estuvo caracterizada por una serie de informes desusados: durante la noche y en las primeras horas de la mañana se vieron luces extrañas, y luego, a lo largo del siguiente día, los aviones señalaron algunas masas o formas oscuras avistadas sobre la superficie del mar, que desaparecieron rápidamente. Jamás se hallaron señales del *Sao Paulo* ni de su reducida tripulación.

La mayor parte de los comentaristas de los acontecimientos ocurridos dentro del Triángulo de las Bermudas se contentan con presentarlos simplemente como otros tantos misterios no resueltos, aunque varios de los más pertinaces investigadores consideran que las desapariciones inexplicables de aviones, barcos y seres humanos se deben a inteligentes agentes terrestres o extraterrestres. Esta es una creencia compartida tal vez a fuerza de no contar con ninguna otra explicación lógica por un creciente número de observadores.

Una de las teorías, sugerida por Ivan Sanderson y el doctor Manson Valentine, supone la actuación de seres inteligentes que vivirían bajo el mar. Otra de las

versiones más populares, que cuenta entre sus más destacados exponentes a John Spencer, un hombre que perteneció a la Fuerza Aérea de los Estados Unidos durante diez años, concluye que los extraterrestres visitan la tierra y raptan o «arrastran hacia el espacio» a hombres y equipo, para estudiar el estado de nuestro desarrollo tecnológico. Lo hacen, no para ver si hemos avanzado bastante, sino para calcular el momento en que nos hallemos en peligro de avanzar demasiado. Aunque estas teorías volverán a ser examinadas en las páginas siguientes, resulta interesante, teniendo en cuenta esta sugerencia acerca de la posibilidad de un laboratorio espacial de investigación exterior (o interior), aplicar la versión de Spencer a la desaparición de barcos y, más tarde, aviones. El espacio de tiempo transcurrido entre las desapariciones de barcos de guerra, así como su sustitución por pérdidas de aviones militares, y la cantidad de embarcaciones comerciales o de placer desaparecidas, algunas con carga y otras sólo con pasajeros o con cargamentos especiales, y por último algunos curiosos incidentes relacionados con estas pérdidas, dan lugar a inquietantes consideraciones.

Entre los casos de barcos comerciales, uno de los primeros misterios registrados en esta zona se refiere al *Rosalie*, un navío francés que se dirigía hacia La Habana, en 1840, Sin embargo, no fue el *Rosalie* el que desapareció, sino sus tripulantes y pasajeros, que dejaron el barco abandonado, con excepción de un canario, con las velas desplegadas y la carga intacta. De haberse tratado de un caso de piratería, quienes la realizaron estaban más interesados en las personas que viajaban a bordo, que en el barco o en su carga. Si alguna plaga o enfermedad hubiese causado la pérdida de pasajeros y tripulación, habría quedado alguna seña. (Como ejemplo de enfermedades repentinas que hacen abandonar un barco se cita el caso ocurrido durante los días del tráfico de esclavos, en el Mar de los Sargazos, cuando una goleta avistó un barco de esclavos que navegaba a la deriva. Su capitán pidió ayuda a la goleta. Aparentemente, todos los esclavos y la tripulación habían sido atacados por una virulenta enfermedad que producía ceguera. El barco que podía haberles asistido rechazó la llamada de auxilio y abandonó la zona lo más rápido posible, dejando el esclavista, a su tripulación y a los esclavos abandonados a su suerte.) El 26 de febrero de 1855, el *James B. Chester*, un buque de tres palos, fue hallado por el *Marathón* dentro del Mar de los Sargazos; navegaba sin destino y sin tripulación, pero con las velas desplegadas. Las investigaciones en la cabina revelaron que las sillas y las mesas estaban volcadas, en medio de un gran desorden y mezcladas con objetos personales. La carga estaba intacta y los botes salvavidas en su sitio. No había señas de derramamiento de sangre o asalto. Sencillamente, la tripulación se había desvanecido, ya sea porque se vio arrastrada fuera del barco, o porque tal vez —cosa muy improbable— saltó por la borda. Los hombres del *Marathón* notaron durante su abordaje, sin embargo, la falta de los documentos y compases del *James B. Chester*.

En 1881, la goleta norteamericana *Ellen Austin* sufrió un accidente casi increíble.

Mientras navegaba al oeste de las Azores, encontró una nave similar abandonada. Cuando sus hombres la abordaron, hallaron todo en orden, las velas plegadas y el aparejo intacto.

El capitán de la *Ellen Austin* resolvió aprovechar su buena fortuna, instalando una tripulación a bordo, para rescatarla como botín. Sin embargo, antes de que pudieran ponerla en movimiento, sobrevino repentinamente una tormenta que hizo que las dos embarcaciones perdieran todo contacto. Pasaron dos días antes de que la *Ellen Austin* pudiera avistar nuevamente la nave abandonada, y cuando la volvieron a abordar, descubrieron que la nueva tripulación había desaparecido, sin dejar señales acerca de lo que le había ocurrido o adonde se había ido. Pero el capitán era insistente y, tras vencer la considerable reticencia de parte de su tripulación, consiguió un grupo de voluntarios a los que persuadió para que pilotaran aquel misterioso barco, aparentemente lleno de peligros.

Poco más tarde volvió a levantarse una tormenta, se volvió a perder contacto y ya no se volvió a ver ni la nave ni a la segunda tripulación. Si todo no resultara tan *extravagante*, se podría hacer una comparación entre el barco abandonado y una trampa, de la que incluso las tormentas formarían parte.

Lo inexplicable es que los barcos abandonados han aparecido en otras numerosas oportunidades en el área del Triángulo. La barcaza alemana *Freya*, que se dirigía desde Manzanillo, Cuba, hacia varios puertos de Chile, en octubre de 1902, apareció a la deriva y sin su tripulación navegando fuertemente inclinada hacia un costado. Las páginas de su calendario de viaje habían sido arrancadas hasta el 4 de octubre.

En aquella época se había producido un violento terremoto en México y se presumió que el choque sísmico produjo una enorme ola que arrastró a la tripulación del *Freya*, que tal vez volcó parcialmente la barcaza. Luego, cuando el mar volvió a quedar en calma, la propia embarcación recuperó a medias su posición normal.

Las historias acerca de barcos hallados vacíos en el Mar de los Sargazos o en zonas cercanas del Atlántico narran invariablemente el caso de la *Mary Celeste*, tal vez el más famoso de todos. El incidente no se produjo en el Mar de los Sargazos, aunque la nave pasó por el Norte de dicha zona, rumbo al punto situado también al Norte de las Azores y hacia el cual se dirigía cuando fue hallada por el bergantín inglés *Dei Gratia*, en noviembre de 1872. Los marinos ingleses observaron su curso extraviado, le hicieron señas y, al no obtener respuesta, la abordaron y la tomaron en botín. Sus velas estaban desplegadas y la carga de barriles de alcohol yacía bien estibada en la bodega. Había suficientes provisiones de agua y comida, pero su dotación de diez personas, incluyendo al capitán, su esposa y su hija pequeña, habían desaparecido. A bordo quedaron dinero, pipas, objetos personales, e incluso el cuaderno de bitácora. Sólo faltaba el sextante. La cabina principal había sido

parapetada con maderas, como si alguien hubiera querido establecer allí una plaza fuerte para repeler un ataque.

Este misterio marino ha sido contado y adornado una y otra vez. Se ha convertido en tema de pesquisas y juicios ante los tribunales, pero sigue sin ser resuelto. Se ha explicado la desaparición de sus tripulantes de muchas maneras: ataque de piratas, motín y huida después de asesinar al capitán, temor de que la carga estuviese a punto de estallar, descubrimiento repentino de contrabando o de algún material peligroso en las bodegas, una plaga o un secuestro cometido por supuestos amigos. El Lloyds de Londres, que pagó el seguro, se inclina por la teoría de que un incendio repentino, pero breve, de la carga de alcohol pudo atemorizar a la tripulación, haciéndola abandonar el barco. Posteriormente, de acuerdo con las características del alcohol, habrían surgido llamas azuladas que se habrían extinguido por sí solas. Para entonces, probablemente la tripulación no pudo regresar desde el bote salvavidas al barco. Otra explicación posible del comportamiento irracional de la tripulación es que el pan se haya mezclado con brotes de centeno en la despensa. En otras ocasiones, el pan infectado por el centeno ha sido la causa de violentos raptos de locura seguida de muerte y precedida por un comportamiento irracional de los marineros. Un caso de locura colectiva como éste podría haber hecho que la tripulación abandonase el barco en medio del pánico y explicaría algunas otras desapariciones de dotaciones completas de «barcos fantasmas» hallados en diversos océanos del mundo.

Harold Wilkins, en su libro *Strange Mysteries of Time and Space* (Extraños misterios del tiempo y el espacio) plantea seriamente la posibilidad de que el barco hubiese sido abordado y secuestrado en el mar por algunas personas conocidas de los tripulantes. Esto implicaría que, posteriormente, se hizo desaparecer a la tripulación y el barco vacío fue «redescubierto» y tomado como botín.

Al desarrollar esta teoría, Wilkins hace ver las numerosas contradicciones de las versiones del capitán y la tripulación del *Dei Gratia* y el hecho de que este barco permaneció amarrado junto al *Mary Celeste* en Nueva York, durante una semana, haciéndose a la mar poco después de la partida de la nave condenada.

Tras concluir el procedimiento de legalización del botín, y una vez reacondicionado, el *Mary Celeste* volvió a navegar, pero con una reputación de «barco de mal agüero», que acarreaba desgracias, destrucción y muerte a quienes navegasen en él. Finalmente, su último patrón, el capitán Gilman Parker, repartió gran cantidad de licor a la tripulación, bebió generosamente él mismo y luego condujo a propósito —según se dice— al *Mary Celeste* contra un arrecife cerca de Haití, terminando así con su desgraciada trayectoria.

Hay toda una serie de barcos que fueron hallados desiertos y con menores indicios aún acerca de lo que había ocurrido a sus ocupantes. Entre ellos, el *Carol Deering*, que se varó en una playa de Carolina del Norte en febrero de 1921, y sin que

nunca se supiera qué pasó con su tripulación, salvo que había abandonado el buque, o se había visto obligada a dejarlo, en el momento en que se estaba a punto de servir la comida.

El *John and Mary* apareció desierto en abril de 1932, a 80 kilómetros al sur de las Bermudas. El *Gloria Colite*, una goleta encontrada sin nadie a bordo el 3 de febrero de 1940, y el *Rubicón*, un boque cubano que también quedó abandonado (con excepción de un perro hambriento) frente a Cayo Largo, en la Florida, el 22 de octubre de 1944. La última anotación en su cuaderno de bitácora era del 26 de septiembre y señalaba su permanencia hasta entonces en el puerto de La Habana. La falta de botes salvavidas sugería que la tripulación se había alejado precipitadamente. Ivan Sanderson ha observado que en los casos en que la tripulación abandona el barco resulta muy poco común «que no se lleve la mascota o los animales preferidos. Se ha sugerido que la tripulación fue obligada a desembarcar, tal vez por entes que sólo deseaban hacerse de seres capaces de comunicación oral. Sanderson comenta además que debe señalarse que, así como se han encontrado perros, gatos y canarios en buques de los que las tripulaciones han desaparecido, "…los loros parecen desvanecerse lo mismo que los seres humanos…». Ello se debe tal vez —nos imaginamos— a que el hablar coherente (o incoherente) es una manera fácil de reconocer las especies dominantes en el planeta Tierra.

Tripulaciones y pasajeros han desaparecido frecuentemente también de numerosas embarcaciones pequeñas que luego han sido halladas a la deriva y desiertas. Así ocurrió, por ejemplo, con el yate *Conneniara IV*, hallado a 640 km al sudoeste de las Bermudas en septiembre de 1955; con el *Maple Bank*, un velero de 20 metros de largo que apareció desierto y sin rumbo al norte de las Bermudas, el 30 de junio de 1969; con *The Vagabond*, un yate de doce metros pilotado por su dueño, que fue hallado en perfecto estado al oeste de las Azores, el 6 de julio de 1969, pero sin señales de su capitán, Wallace P. Williams, ni de su tripulación. Algunas embarcaciones han desaparecido durante viajes bastante cortos, como fue el caso de Al Snyder, un jockey muy conocido, que llevaba a varios amigos en su motonave en una excursión de pesca que se inició en Miami el 5 de marzo de 1948, rumbo a Cayo Sandy. Aunque el yate apareció, nunca más se supo de sus ocupantes.

Aunque algunas de las pequeñas lanchas halladas en alta mar después del triunfo de la Revolución cubana podrían tener alguna relación con las actividades de los cubanos que escapaban y de los que les perseguían, hubo una extraña desaparición que no tuvo nada que ver con la situación de Cuba.

El incidente del *Witchcraft* es un ejemplo notable de cómo puede una pequeña embarcación desaparecer con la velocidad del rayo, en circunstancias en que se hallaba no sólo a la vista del puerto, sino atada a una de las boyas. Dan Burack, el dueño del *Witchcraft* —que, por cierto, gozaba de fama de ser «insumergible"—

había invitado al sacerdote Pat Hogan a ver la iluminación navideña de Miami, frente a la costa de Florida, la víspera de la Nochebuena de 1967. Avanzaron en medio de aguas serenas hasta cerca de dos kilómetros de la playa y se detuvieron a admirar las luces en las inmediaciones de la boya número 7. Desde aquel punto, Burack hizo una sola llamada de emergencia a la Guardia Costera, dando su posición exacta. Una lancha de la Guardia tardó sólo veinte minutos en llegar a la boya número 7, pero ya para entonces no había señales del *Witchcraft*. Cuando se suspendió la búsqueda, un vocero de la Guardia Costera declaró, de manera un tanto paradójica: "Presumimos que están extraviados en el mar, pero no desaparecidos».

La lista de barcos de carga, embarcaciones de pesca y de placer que se han desvanecido con sus tripulaciones es impresionante. Muchos de ellos han desaparecido en medio de buen tiempo y sin dejar restos flotantes, ni manchas de aceite, ni botes o chalecos salvavidas (con una notable excepción), o cadáveres, ni en el mar ni en playas vecinas donde las aguas pudieran haberlos arrastrado. Al igual que los aviones desaparecidos, los barcos no enviaron mensajes de SOS ni informaron acerca de nada anormal por medio de sus transmisores.

Entre los barcos desaparecidos figuran el *Cotopaxi*, un carguero que se dirigía desde Charleston a La Habana en 1925; el *Suduffco*, un mercante que navegaba desde el puerto de Newark hacia el Sur, en 1926; el *Stavenger*, con 43 personas a bordo, localizado al sur de la isla Cat en 1931, y el carguero *Angla-Australian*, que llevaba una tripulación de 39 hombres y que, en marzo de 1938, al pasar por las Azores rumbo al Oeste, envió un mensaje que decía: «Todo bien».

En 1924 se recibió una comunicación radial espectacular del mercante japonés *Raifuku Maru*, presumiblemente en el momento de su desaparición entre las Bahamas y Cuba, durante el invierno. Las palabras de este mensaje radial constituían un llamado de auxilio muy poco usual: "Corremos peligro de muerte como una daga… Vengan pronto…

No podemos escapar…".

No se especificaba, sin embargo, cuál era el peligro. Si se trataba de una tormenta repentina o de una tromba marina, lo normal habría sido que el operador de la radio proporcionase una información precisa, que más tarde pudiese servir de ayuda a las operaciones de rescate, en lugar de explayarse en comparaciones imaginativas, por muy estremecedoras que resultaran.

Las desapariciones de barcos durante las guerras tienen diversas y satisfactorias explicaciones, como los ataques de submarinos, las explosiones de minas o bombas y los sabotajes, que podrían ser las causas de las pérdidas sin dejar huellas. Sin embargo, mucho tiempo después de concluida la guerra, los grandes barcos siguieron desapareciendo dentro del Triángulo de las Bermudas. El mercante *Sandra*, que se dirigía desde Savannah a Puerto Cabello, en junio de 1950, llevando una carga de

insecticida, pasó por Saint Agustine, Florida, en medio de buen tiempo. Después, se perdió todo contacto. Como ocurrió en este caso, y en otros, la mayoría de los barcos norteamericanos han desaparecido mientras se hallaban a la vista de tierra. El pesquero *Sno' Boy*, con cuarenta personas a bordo, se perdió un poco más al Sur, entre Kingston, Jamaica, y Cayo Nordeste, en 1963, sin que mediara explicación o señal de ninguna clase.

Entre las numerosas embarcaciones de placer dadas por desaparecidas sin dejar rastro en esta zona, y que han llegado a ocurrir con un promedio de una al mes, el caso del *Revonoc* mereció, por varias razones, comentarios especiales. Era un yate de carrera, de quince metros, que había ganado premios en la prueba Newport - Islas Bermudas y que desapareció mientras realizaba un crucero entre Key West y Fort Lauderdale, entre Navidad y Año Nuevo de 1967 (como veremos, esta fue una temporada fatal en cuanto a desapariciones). En primer lugar, el yate estaba diseñado para participar en carreras con cualquier clase de tiempo. Además, el capitán Conover, su dueño y patrón, era un excelente marino, con el título de Comodoro del Cruising Club de los Estados Unidos. Se trataba de «un marino demasiado bueno» como para arriesgarse a sufrir un accidente durante una travesía relativamente tan corta. En todo caso, puesto que navegaba tan cerca de tierra, algún vestigio del yate se habría encontrado a lo largo de la playa, en caso de que hubiese chocado con algún arrecife, Tratando de ofrecer alguna explicación lógica, el entonces director de deportes náuticos del *Herald Tribune* de Nueva York sugirió la posibilidad de que un carguero que se hallaba en la zona en ese momento hubiese arrollado al yate durante la noche, enviándolo al fondo del océano con tripulación y todo, y sin dejar el menor rastro.

Más de medio siglo antes de la desaparición de Conover en el *Renovoc*, Joshua Slocum, otro marino muy conocido por haber sido el primer hombre que circunnavegó el globo solo, en 1909 emprendió un segundo viaje en su yola de once metros, *The Spray*.

Se informó de su ingreso al área del Triángulo, navegando desde Miami hacia el Sur.

Poco después, él y *The Spray* desaparecieron para siempre.

Las pérdidas de embarcaciones de tamaño pequeño y mediano dentro del Triángulo se deben sin duda, en muchos casos, a condiciones meteorológicas. Sobre todo en invierno, cuando se hacen aún más imprevisibles debido a que las masas de aire frío del Ártico chocan con el aire caliente de los trópicos. Este puede haber sido el caso de la goleta *Windfall* (17 metros, desaparecida frente a las Bermudas en 1962), la *Evangeline* (16 metros, en ruta desde Miami hacia las Bahamas, en 1962), la *Enchantress* (17 metros, desaparecida mientras navegaba desde Charleston a Santo Tomás, en 1946) y el queche de 10 metros, *Dancing Feather* (desaparecido entre

Nassau y Carolina del Norte, en 1964). Todos se produjeron durante los meses de invierno, cuando grandes olas levantadas por tormentas repentinas hicieron tal vez que aquellas pequeñas embarcaciones se hundieran antes de poder enviar un mensaje por radio. Pero esto, naturalmente, no explicaría la desaparición de barcos en aguas relativamente tranquilas, o las diversas ocasiones en que grandes cargueros o barcos de la Marina se perdieron sin dejar huellas.

La pérdida del carguero *Marine Sulphur Queen*, de 130 metros, que llevaba una tripulación de 39 hombres, se produjo el 2 de febrero de 1963, o alrededor de esa fecha, y resulta particularmente notable por el tamaño del barco. Se dirigía a Norfolk, Virginia, desde Beaumont, Texas, con una carga de 15.000 toneladas largas de azufre fundido acarreadas en tanques metálicos. Hacía buen tiempo. La última vez que dio su posición era cerca de Tortugas Secas, en el Golfo de México, un área que está dentro o cerca del Triángulo, de acuerdo con sus límites más bien elásticos.

Lo paradójico es que, en un primer momento, la pérdida del barco no fue notada por sus dueños, sino por una casa de corretajes. Todo ello se debió a una serie de curiosas circunstancias. Uno de los tripulantes del *Marine Sulphur Queen* había estado especulando en el mercado de corredores, específicamente en ventas de trigo a futuro, y había colocado una orden «de compra» antes de que el barco dejara el puerto. Este es un pasatiempo que normalmente requiere un contacto más bien estrecho con el agente de Bolsa. Justamente por eso, la casa de corretajes ejecutó la orden y le envió un cable confirmándoselo. Al no recibir respuesta, la casa se puso en contacto con los armadores, diciéndoles que no lograban comunicarse con el barco. Fue la primera indicación de que las cosas no andaban del todo bien y la señal de partida para la infructuosa búsqueda del buque, iniciada por la Guardia Costera el 6 de febrero. Sus barcos y aviones recorrieron una amplia zona, desde los cabos de Virginia hasta la parte oriental del Golfo de México.

Aunque la búsqueda fue interrumpida el 15 de febrero, cinco días más tarde la Marina informó haber hallado un chaleco salvavidas del *Marine Sulphur Queen* en el mar, 27 km al sur de Key West. Esto significó la iniciación de un nuevo rastreo, del que resultó solamente el hallazgo de un nuevo chaleco. La investigación posterior examinó una serie de posibilidades: explosión del azufre, zozobra, choque contra una mina, o incluso captura y confiscación por parte de los cubanos (o de simpatizantes cubanos). Una Junta de Investigación de la Marina hizo notar que el *Marine Sulphur Queen* había «desaparecido en el mar sin transmitir ningún mensaje radial de alarma», pero no ofreció ninguna solución ni adelantó teoría alguna en relación con el desastre.

Los relatos acerca del Triángulo de las Bermudas revivieron cuando el submarino atómico estadounidense *Scorpion*, que llevaba una tripulación de 99 personas, no volvió a su base en el puerto de Norfolk, Virginia, el 28 de mayo de 1968. Había

enviado su último mensaje de rutina en el viaje de regreso el 21 de mayo, cuando se hallaba a 400 km al oeste de las Azores, El 5 de junio se le dio por desaparecido, pero varios meses más tarde, un barco de investigación oceanográfica de la Marina localizó algunos restos, a 740 km al sur de las Azores y a una profundidad de más de 3.000 metros. Puesto que las fotografías submarinas identificaron, aparentemente, al *Scorpion*, no puede decirse que se haya desvanecido, aunque no se pueda determinar las razones de su pérdida, en el borde del Mar de los Sargazos. Si hubiera algún motivo atribuible a seres inteligentes, como lo han sugerido algunos investigadores, tras las desapariciones o semidesapariciones, la pérdida de varios submarinos atómicos en el Atlántico Occidental daría lugar a pensar en algunas otras posibilidades, aparte de las fallas mecánicas.

Si proyectamos el área de las naves desaparecidas al interior del Golfo de México, como lo sugiere John Spencer, habría que incluir una que se produjo en 1966, especialmente teniendo en cuenta la forma de escapar a cualquier amenaza que pueda pesar sobre barcos y aviones en esta zona y que discutiremos más adelante. En aquel caso, la embarcación afectada fue el remolcador *Southern Cities*, de 20 metros de largo, que salió de Freeport, Texas, el 29 de octubre de 1966, arrastrando una barcaza de 64 metros. Cuando se advirtió que el *Southern Cities* no enviaba su informe diario por radio se inició una búsqueda que consiguió ubicar a la barcaza, completa, con su carga de sustancias químicas en orden y con su cable de arrastre intacto hasta su cadena de enganche, pero no se hallaron rastros del remolcador ni de su tripulación. El párrafo del informe subsiguiente de la Junta Marítima de Investigación de la Guardia Costera podría aplicarse también a cualquiera de los numerosos aviones y barcos que han desaparecido:

> «…El hecho de que el barco no enviara un mensaje de emergencia parece justificar la conclusión de que la pérdida del remolcador se produjo de manera tan rápida que la transmisión resultó imposible».

Entre las desapariciones más recientes habría que incluir la del *Ithaca Island*, ocurrida en noviembre de 1968, mientras llevaba una carga de grano desde Norfolk a Manchester; la del *Milton latrides*, en abril de 1970, cuando iba en ruta de Nueva Orleáns a Ciudad de El Cabo, con un cargamento de aceites vegetales y soda cáustica; y la del *Anita*, un barco de carga muy grande (20.000 toneladas), con una tripulación de 32 personas, que navegaba desde Newport News hacia Alemania, en marzo de 1973, llevando una carga de carbón. Nunca se volvió a saber de él. Después de la característica investigación minuciosa, que determinó que definitivamente el *Anita* había desaparecido, el Lloyds de Londres pagó a sus dueños un seguro de tres millones de dólares.

El barco gemelo del *Anita*, el *Norse Variant*, que salió del puerto dos horas antes, envió un mensaje por radio informando que se estaba hundiendo, a 240 km al sudeste del cabo May. Al comienzo se pensó que toda la tripulación estaba perdida, pero hubo un sobreviviente, que se salvó aferrándose a una compuerta de madera. Según su informe, el hundimiento se produjo en cuestión de minutos. Se levantó un viento extremadamente violento que arrastró todos los objetos movibles que había en los puentes y de pronto se desencadenó una marejada que anegó las bodegas, echó a pique y hundió el buque en un lapso de cinco minutos. Al considerar la diversidad de las cargas que llevaban los distintos barcos desaparecidos, pareciera no existir una relación entre su contenido y la desaparición misma, que pudo ser provocada por actos de piratería, peligro de explosiones, motines o algo semejante. Las pérdidas no presentan ninguna coherencia, pero todas resultaron concentradas en la misma zona.

Al comentar las desapariciones de barcos y aviones dentro del Triángulo de las Bermudas, un funcionario de información del Tercer Distrito Naval de los Estados Unidos manifestó una opinión de profesional que es ampliamente compartida, aunque ciertamente tiene un carácter extraoficial: «Esto es un verdadero misterio. En la Marina, nadie se burla de esto. Siempre supimos que había algo extraño respecto de este Triángulo de las Bermudas, pero nadie ha podido descubrir qué es. No parece existir ninguna razón física o lógica. Es casi como si estos buques hubiesen quedado cubiertos de pronto por una especie de red de camuflaje electrónico secreto».

Salvo algunas escasas excepciones, casi todos los incidentes relativos a barcos o aviones se han producido dentro o en los alrededores del Mar de los Sargazos y de las aguas costeras que lo bordean. Junto con prevenir acerca de los peligros de concentrar la búsqueda por área alrededor de cualquier «incidente llamativo", Ivan Sanderson comenta los "aspectos agravantes" del hecho de que (la posición de) el Mar de los Sargazos casi coincide con la circunstancia de que "… la mayoría de las desapariciones de los aviones y de la mayoría de los barcos… han ocurrido, desde antiguo, en esta zona de forma oblonga…».

Resulta una irónica coincidencia el que esta región, que causó temor desde épocas remotas, según las leyendas que existieron mucho antes de que fuera oficialmente descubierta y luego temida durante cientos de años como un mar condenado, conserva su aureola siniestra y gran parte de su misterio hasta ahora, en plena era espacial, uniendo así, en el asombro, a los personajes que podrían ser situados en los extremos opuestos del aspecto de las grandes exploraciones: Colón y los astronautas del Apolo 12.

Colón, a bordo de la *Santa María*, fue el primer observador que, según nuestros anales, advirtió esa iluminación inexplicable del mar constituida por las brillantes aguas blancas de las Bahamas, cerca de los límites occidentales del Mar de los Sargazos. Pudo verlos durante su primer viaje, el 11 de octubre de 1492, dos horas

después de la puesta del sol. Los astronautas, en cambio, notaron esas mismas rayas luminosas, o especies de vías dentro de las aguas, y ellas fueron las últimas luces terrestres que pudieron observar desde el espacio. Se han dado varias explicaciones acerca de este fenómeno: podría deberse a mangas agitadas por peces, o a bancos de peces, o a alguna otra materia orgánica. Cualquiera que sea su origen, todavía por explicar, esta luz es visible desde la superficie y resulta especialmente notoria desde el aire.

El primer viaje a Colón dio lugar a otros misteriosos incidentes que aún hoy provocan sorpresa y comentarios en la zona del Triángulo. El 15 de septiembre de 1492, cuando se hallaba dentro de la zona occidental del Mar de los Sargazos, él y su tripulación, que estaba cada vez más nerviosa, observaron cómo un gran arco de fuego cruzaba los cielos y caía o desaparecía en el océano. Algunos días más tarde, los marineros volvieron a sentir que les embargaba el temor, ante la inexplicable perturbación sufrida por el compás del barco. Este incidente constituyó un curioso presagio, en la víspera del descubrimiento del Nuevo Mundo, de las perturbaciones electromagnéticas que todavía afectan a la navegación aérea y marítima dentro del Triángulo.

El desove de las anguilas constituye otro de los numerosos misterios relacionados con el Mar de los Sargazos, y ha intrigado tanto a los observadores modernos como a los antiguos. Aristóteles (384-322 A.C.) fue el primer naturalista de la Antigüedad que parece haber planteado la misteriosa cuestión de la reproducción de las anguilas europeas, que, naturalmente, eran las únicas que conocía. Se sabía que estos animales abandonaban sus estanques, lagos, arroyos y pequeños ríos para luego nadar a lo largo de los ríos mayores y desembocar en el mar. Esto era todo lo que se conocía acerca de los hábitos reproductores, hasta unos 2500 años más tarde, cuando un científico danés, el doctor Johanes Smith, descubrió el lugar hacia el cual se habían dirigido las anguilas en sus travesías a lo largo de los siglos transcurridos desde que el fenómeno fue planteado por primera vez.

Las anguilas europeas adultas siguen las vías de agua que se vacían en el Atlántico; allí se unen y nadan formando un gran banco, que progresa con lentitud durante unos cuatro meses, acompañado de bandadas de gaviotas y manadas de tiburones, hasta que alcanzan un punto del Mar de los Sargazos en que se detienen para desovar a gran profundidad. Allí los adultos mueren y los recién nacidos comienzan su largo viaje de regreso, dirigiéndose por la Corriente del Golfo en una jornada de regreso a Europa que les toma alrededor de dos años.

El comportamiento de las anguilas del continente americano tienen las mismas características, pero al revés. Nadan en dirección Este y encuentran a las anguilas europeas en las profundidades del Mar de los Sargazos, desde donde los ejemplares jóvenes regresan a sus lares ancestrales en las Américas. La notable conducta de estas

especies y la «nostofilia» (memoria acerca del lugar de origen o de reproducción) que han heredado, dio lugar a algunas teorías en extremo interesantes. Por ejemplo, aquella que sostiene que su región reproductora original estaba en un gran río de un continente que existió en el Atlántico, en los alrededores del Mar de los Sargazos, y que las anguilas están todavía en busca de sus lugares de desove primitivos, en la zona en que alguna vez fluyó el río desaparecido, a través de un continente que ahora estaría a miles de metros bajo el mar. Se ha sugerido incluso que las algas del Mar de los Sargazos serían restos, adaptados a la vida submarina, sobrevivientes de la vegetación del viejo continente atlántico que se hundió con gran rapidez, según la histórica leyenda, arrastrando consigo todos sus lujuriosos bosques y llanuras.

Sin embargo, de todos los misterios del Mar de los Sargazos y sus alrededores, el más inquietante es el relativo a los barcos y aviones perdidos y su posible conexión con otros fenómenos, sobre todo porque está relacionado con una zona que es atravesada todos los días por tan gran número de barcos y aviones. Naturalmente, podría ocurrir que cada una de las desapariciones tuviese una explicación lógica, y que algunos términos, como «aberraciones atmosféricas", "agujeros en el cielo" y "pozos de gravedad», así como las sugerencias de que los aviones y las embarcaciones grandes y pequeñas han sido capturadas y secuestradas por entes desconocidos, constituyen simplemente intentos de explicar lo inexplicable.

Hay todavía otro elemento que agregar al misterio. Es muy reciente y resulta bastante inesperado. En las numerosas desapariciones anteriores ocurridas en el Triángulo de las Bermudas, no sólo no ha habido supervivientes, sino que no se ha recuperado ni un solo cadáver de las numerosas víctimas. No obstante, durante los últimos años, y debido a la divulgación que ha tenido la leyenda del Triángulo de las Bermudas, algunos pilotos y marineros están empezando a perder su comprensible reticencia a discutir lo insólito y a narrar cómo se han librado de las fuerzas que operan dentro del Triángulo. Si se examinan algunos de estos relatos se podrá advertir una cierta tendencia común, que podría explicar cómo (si no el porqué) se han producido algunas de las desapariciones.

Capítulo 4

Los que escaparon

EN SU YA CITADO LIBRO «INVISIBLE HORIZONS", UN compendio de los misterios del mar, Vicent Gaddis dedica una sección especial al Triángulo de las Bermudas, bajo el título "El Triángulo de la Muerte». Allí relata que, poco después de que escribiera su artículo original sobre esta región (1964), dándole su nombre actual, recibió una carta de un ex aviador llamado Dick Stern que contenía informaciones a la vez muy pertinentes y llenas de sorpresas. Stern le decía que a fines de 1944 tomó parte en un vuelo con destino a Italia que consistía en un grupo de siete bombarderos y que, a una distancia de unos 480 km de las Bermudas, su avión fue presa de una turbulencia tan inesperada y violenta, que se vio obligado a regresar a los Estados Unidos. Cuando esto ocurrió, el tiempo estaba claro y podían verse las estrellas, pero la turbulencia hizo que el aparato diera una voltereta, cabeceando tan violentamente, que la tripulación fue lanzada contra el techo. El bombardero perdió altura, hasta un punto en que casi se estrelló contra el mar. Al regresar a la base supo que sólo uno de los otros siete aviones había regresado, y que no se logró contacto radial con los demás ni se pudo localizar restos de naufragio o supervivientes. Este incidente, ocurrido un año *antes* de la pérdida del Vuelo 19 y también durante el mes de diciembre, no fue considerado como pérdida inusitada, ya que se produjo en tiempo de guerra y no recibió publicidad alguna.

Algunos años después de la guerra, Stern y su mujer viajaban desde las Bermudas a Nassau en un Bristol Britannia cuando ocurrió algo similar. Por una curiosa coincidencia, la señora Stern estaba hablando sobre el incidente anterior en aquel preciso momento. De pronto, el avión sufrió una fuerte caída, tuvo un violento estremecimiento, y la comida que se había servido a los viajeros fue a estrellarse contra el techo. La aeronave continuó estremeciéndose y subiendo y bajando violentamente durante un cuarto de hora.

Este fenómeno podría ser un ejemplo de lo que se conoce como «turbulencias del aire claro» *(clear aír turbulence*, CAT), un fenómeno que, si es muy intenso y se prolonga demasiado, puede hacer que los aviones se partan y estallen en pedazos sobre el mar. De cualquier manera, Dick Stern tuvo el privilegio de haberse topado con la misma inesperada y amenazante fuerza en dos ocasiones, casi en el mismo lugar, dentro del Triángulo de las Bermudas, y de haber vivido para contarlo.

Joe Talley, capitán de un barco pesquero, el *Wild Goose*, tuvo una experiencia distinta dentro del Triángulo, aunque en su caso no fue fatal. El hecho se produjo en la Lengua del Océano, una zona extremadamente profunda situada dentro del grupo de las Bahamas.

En este caso, no se trataba de un avión, sino de su propia embarcación, que era arrastrada por otra. La Lengua del Océano no forma parte de los Bancos de las Bahamas, ya que su área, relativamente pequeña, tiene una profundidad de miles de metros. Está constituida por un precipicio marino que cae directamente al este de la isla Andros y ha sido el lugar de numerosas desapariciones.

El barco del capitán Talley estaba destinado a la caza de tiburones. Medía 20 metros de largo y se dirigía hacia el sur de la Lengua del Océano, remolcado por el *Caicos Trader*, de 32 metros. El tiempo era bueno y había un fuerte viento alisio, proveniente del Sudoeste. Las dos embarcaciones se acercaban a la sección sur de la Lengua del Océano, donde este cañón submarino emerge con un gran agujero, similar a un cráter, en su extremo sur, que tiene un diámetro de 74 km. En este punto, la Lengua se ve protegida por una serie de arrecifes y por la cadena Exuma, que se extiende hacia el Este y la deja al abrigo de las marejadas excesivamente altas que pudieran sobrevenir, como consecuencia de los alisios del Sudeste. Era de noche, y el capitán Talley estaba dormido en su litera, bajo cubierta. De pronto se vio despertado por una avalancha de agua.

Automáticamente, agarró un chaleco salvavidas y se abrió paso hacia una portezuela que estaba abierta. Mientras luchaba por salir advirtió que se hallaba sumergido, pero encontró un cable y lo siguió hasta la superficie, a lo largo de una distancia que calculó entre 15 y 25 metros. Cuando escapó de su camarote se encontraba ya sumergido a una profundidad de 12 a 15 metros.

Al llegar al extremo del cable, y a la superficie, vio que el *Caicos Trader* había seguido su rumbo. Lo que ocurrió fue que la fuerza repentina que arrastró a su barco hacia el fondo, con él dentro, amenazó con hacer zozobrar al *Caicos Trader*, debido a que se hallaban unidos por el cable de arrastre. La tripulación del remolcador cortó el cable, abandonó la zona y luego regresó, para ver si, por algún milagro, Talley había logrado escapar de la cabina de su barco. Habían visto hundirse al *Wild Goose* «como si lo arrastrase un remolino».

Cuando llevaba alrededor de media hora en el agua y se hallaba a punto de ahogarse, Talley escuchó con sorpresa que su nombre era voceado por el megáfono del *Caicos Trader*. Consiguió responder a gritos y finalmente fue rescatado. Puesto que la mayor parte de los capitanes que navegan por esta zona se hallan familiarizados con las numerosas pérdidas de embarcaciones que resultan inexplicables y que a menudo están acompañadas por desperfectos de la radio y el compás, se hizo una investigación acerca del comportamiento del compás durante el incidente. Sin embargo, pudo comprobarse que el timonel fijó el curso y luego abandonó el timón, durante el percance, de manera que no se logró saber si en aquel momento se había producido alguna aberración mecánica.

En esta región se han producido otros incidentes similares en las que los

remolcadores han perdido sus remolques. En algunas ocasiones, a diferencia de lo ocurrido con el capitán Talley que sobrevivió para narrar su experiencia, se han perdido también las tripulaciones del barco arrastrado. En otras, el segundo navío se ha visto envuelto por una especie de niebla, mientras el primer sufría alteraciones en el compás y en el sistema eléctrico. Cabe preguntarse por qué existen testimonios acerca de estas fuerzas, provenientes de remolcadores, y no de barcos aislados. Tal vez ello se debe a que los barcos que viajan solos sencillamente desaparecen, sin dejar testigos, mientras que los remolcadores se hallan lo bastante cerca —al otro extremo del cable— como para observar lo que ocurre. El capitán Don Henry tuvo en 1966 una experiencia que constituye un ejemplo gráfico de un caso de «tira y afloja» entre el remolcador y la fuerza no identificada que, consciente o inconscientemente, trata de capturar su remolque. Henry es dueño de una compañía de salvamento con sede en Miami, llamada Sea Phantom Exploration Company, y tiene muchos años de experiencia como capitán y navegante, y buzo con y sin escafandra. A los 55 años, un hombre fuerte, de pecho y brazos poderosos, como corresponde a un buceador de toda la vida. Da la impresión de ser extremadamente vigoroso y, considerando su peso, se mueve con velocidad y ligereza sorprendentes.

Cuando habla y quiere subrayar algo, golpea con el puño la palma de su otra mano, o hace un gesto muy ilustrativo, que le deja a uno convencido de que no sería muy bueno hallarse al alcance de sus brazos. Sus ojos, habituados a contemplar el océano, son francos y penetrantes. Lo certero de su conversación y su capacidad para recordar los menores detalles hacen que valga la pena que él cuente lo ocurrido con sus propias palabras:

…Veníamos de regreso de un viaje entre Puerto Rico y Fort Lauderdale. Habíamos estado fuera durante tres días, arrastrando una gabarra vacía, que acababa de hacer un transporte de nitrato de petróleo. Me hallaba a bordo del *Good News*, un remolcador que mide unos 50 metros y tiene un motor de dos mil caballos de fuerza. La gabarra que remolcábamos pesaba 2.500 toneladas y se hallaba al extremo de un cable de 300 metros.

Nos hallábamos en la Lengua del Océano, después de cruzar las Exumas. La profundidad era de alrededor de 1.100 metros.

Todo ocurrió por la tarde. Hacía buen tiempo y el cielo estaba claro. Había ido a la cabina situada tras el puente, y al cabo de algunos minutos escuché un enorme estruendo.

Salí al puente y grité:

—¿Qué diablos pasa?

Lo primero que miré fue el compás, que estaba girando en el sentido de las agujas del reloj sin que hubiera razón. El único lugar en que recordaba haber oído acerca de algo semejante era el río San Lorenzo, en Kingston, donde existe un gran depósito de

hierro, o tal vez un meteorito hundido, que hace que los compases giren locamente. No sabía qué pasaba, pero estaba seguro de que era algo gordo. Parecía que el agua se nos abalanzaba desde todas las direcciones. El horizonte desapareció, no podíamos ver dónde estaba, porque agua, cielo y horizonte eran una misma cosa. No podíamos ver dónde nos hallábamos.

Lo que estaba ocurriendo —fuese lo que haya sido— nos arrebató o robó todo el poder de los generadores. Todos ellos dejaron de producir energía, aunque seguían funcionando. El ingeniero trató de encender un generador auxiliar, pero no pudo obtener una chispa.

Yo estaba preocupado por el remolque. Estaba atado, pero no podía verlo. Estaba como cubierto por una nube, y a su alrededor se advertía un oleaje que parecía más fuerte que en otras zonas.

Empujé a fondo los aceleradores, pese a que no podía ver hacia dónde íbamos. Todo lo que deseaba era salir de allí volando. Parecía como si algo estuviese impidiéndonos avanzar, sin lograrlo.

Cuando logramos salir, pareció que veníamos de un banco de niebla. El cable de arrastre permanecía rígido —como en el truco indio de la cuerda— pero al otro extremo, en el lugar cubierto por la niebla, no podía verse nada. Salté al puente de mando y tiré del cable. La condenada gabarra también salió de aquel lugar, que era el único en que había niebla. La verdad es que yo podía ver hasta una distancia de 20 kilómetros. En el área neblinosa el agua estaba muy agitada, aunque las olas no eran muy grandes. No fui ningún héroe la verdad es que no procuré averiguar qué ocurría allí.

¿Han experimentado ustedes alguna vez la sensación de que alguien les tira de los dos brazos a la vez, y en direcciones opuestas? Nos daba la impresión de que estábamos en un lugar o en un punto que alguien o algo deseaba ocupar y de que alguien o algo quería conducirnos a algún sitio diferente de aquel al que íbamos.

PREGUNTA: *¿Notó usted un color verde en el horizonte*?

No, más bien lechoso. Eso es todo lo que le puedo decir. No estaba como para fijarme en colores. Después que nos fuimos de allí hubo que cargar las baterías. Tuve que deshacerme de cincuenta pilas de linterna.

¿Pensó usted en el Triángulo de las Bermudas?

Sí. Era lo único que podía pensar en aquel momento. Pensé: ¡Dios mío! ¡Voy a convertirme en una parte de la estadística!

¿Había tenido antes experiencias como éstas?

No. He oído que otra gente las ha tenido y que un remolque con gente a bordo se había perdido, después de que el cable se cortó. Pero ésta es mi única experiencia. ¡Una es más que suficiente!

Jim Richardson fue anteriormente piloto de la Marina y ahora es presidente de la compañía Chalk Air Ferry Service, que vuela entre el aeropuerto de Opa-Locka, en Miami, y las Bimini y otros puntos de las Bahamas. Es el servicio de pasajeros más importante de la zona, y él, como presidente y como destacado promotor de Bimini, mantiene lo que se podría llamar una actitud no comprometida respecto de la supuesta amenaza del Triángulo de las Bermudas. Cuando habla acerca de lo mucho que se ha extendido la leyenda se expresa con la enérgica franqueza de un piloto: «Es algo de lo que la gente no habla. Dicen que uno está loco si lo hace».

Sin embargo, en sus numerosos vuelos a las Bahamas, también se ha encontrado con aberraciones electrónicas y magnéticas. Durante un viaje que realizaba desde Florida a las islas del Turco, una mañana, muy temprano, acompañado por su hijo, el compás del avión comenzó de pronto a girar de izquierda a derecha. Preguntó:

—¿Qué le pasa al compás?

A lo cual el hijo replicó, como si fuera una explicación perfectamente natural:

—Estamos sobre Andros.

Richardson hace notar que esto ha ocurrido frecuentemente, «cada vez que pasamos sobre las profundas aguas que están frente al arrecife Moselle". Por cierto, este arrecife es un lugar al que a menudo se hace referencia, porque por la noche suelen advertirse ciertas luces misteriosas. Entre los pescadores de Bimini tiene fama de lugar "encantado».

Dichas luces han sido observadas también por el propio Richardson y por otros pilotos de aviones y barcos.

Chuck Wakeley, un piloto profesional de aviones y helicópteros de alrededor de treinta años y que lleva más de diez volando, relató su experiencia acerca de un incidente electrónico todavía más pronunciado, que consistió en que cierto elemento electrónico pareció tomar posesión de su avión en forma temporal, mientras volaba entre Nassau y Fort Lauderdale. Wakeley tiene una experiencia considerable como piloto, y la ha acumulado en buena parte volando solo sobre las selvas de Panamá y Sudamérica, donde a menudo la memoria para los detalles y una fría reacción entre las emergencias son los secretos de la supervivencia.

Además, ha sido entrenado como observador y tiene un certificado del Gobierno de los Estados Unidos que le acredita como hombre de la mayor confianza política. Lo que más impresiona al hablar con él es su sinceridad y sus esfuerzos por narrar su experiencia exactamente como se produjo. Cuenta las cosas en forma muy expresiva y resulta interesante señalar que no había oído hablar del Triángulo de las Bermudas como tal hasta después de haber sufrido su experiencia:

En noviembre de 1964 era piloto de la Sunline Aviation, de Miami, y me hice

cargo de un vuelo chárter a Nassau, que consistía en llevar hasta allí a algunas personas, y regresar. Dejé a los pasajeros y salí del aeropuerto de Nassau poco después del anochecer. El tiempo era muy claro y brillaban las estrellas. Me estaba guiando por el radiofaro VOR *(Variable Omni-range*, transmisor de alcance variable) de Nassau, y quería captar el VOR de las Bimini, durante el trayecto. A eso de las 9.30 de la noche pasé por el extremo norte de la isla Andros, y pude ver las luces de algunos de los campamentos.

Había alcanzado la altura de crucero a unos 2.500 metros y me disponía a realizar un vuelo de rutina, cuando, a unos 60 a 90 kilómetros de Andros, mientras me dirigía hacia las Bimini, empecé a notar algo desusado: una especie de resplandor muy débil sobre las alas. Al comienzo pensé que era una ilusión creada por las luces del tablero, que se reflejaban en el plexi-glass de las ventanas. Las alas parecían transparentes y pintadas de un azul-verde pálido, en circunstancias en que su color real era blanco brillante.

Durante unos cinco minutos, este brillo se hizo más intenso. Tanto, que tuve dificultades para leer mis instrumentos. El compás magnético empezó a dar vueltas, lenta pero regularmente. Los señalizadores del combustible, que al despegue indicaban «medio lleno", ahora apuntaban hacia el "lleno». El piloto automático electrónico hizo que el avión diera repentinamente un brusco giro hacia la derecha, y tuve que desconectarlo y volar con los controles manuales. No podía confiar en ninguno de los instrumentos electrónicos, puesto que, o habían dejado de funcionar por completo, o se estaban comportando de manera impredecible. Muy pronto, el avión entero resplandecía, pero no era un brillo reflejo, sino proveniente del avión mismo. Cuando observé las alas por la ventanilla, recuerdo que ya no sólo tenían un color azul verdoso, sino que además parecían cubiertas de vellos.

Ya en aquel momento no podía confiar en mis instrumentos señalizadores del horizonte o la altura, ni en el giroscopio, y puesto que era de noche y debía volar con un horizonte artificial, resulta que me quedé sin horizonte alguno. El brillo era tan intenso, que no podía ya ver las estrellas, y entonces hice lo único que podía hacer: abandoné los mandos y dejé que el avión volara en la dirección que se le antojara. El resplandor fue en aumento, alcanzando un brillante crescendo luminoso y prolongándose alrededor de cinco minutos, para luego disminuir gradualmente.

En cuanto se disipó aquel extraño brillo, los instrumentos volvieron a funcionar normalmente. Verifiqué todos los circuitos y comprobé que ninguno había estallado.

Ninguno de los fusibles se había quemado, y pude comprobar que el equipo funcionaba normalmente, ya que los señalizadores de combustible volvieron a indicar que los tanques estaban llenos hasta la mitad. El compás magnético se estabilizó y mostró que me hallaba sólo algunos grados fuera de mi ruta. Conecté el piloto automático y estaba funcionando normalmente. Antes de aterrizar verifiqué todos los

sistemas —velocidad de aterrizaje, flaps y los demás—. Todo era normal. Por cierto, el aparato mostraba cierta electricidad estática, y debí haber eliminado todos los elementos que la producían.

PREGUNTA: *¿Pensó usted que su experiencia estaba relacionada con el Triángulo de las Bermudas*?

No supe nada acerca del Triángulo de las Bermudas hasta después del incidente.

Pensé que lo que había visto era el fuego de San Telmo, pese a que dicho fenómeno no se comporta de esa manera.

¿Cuándo oyó hablar del Triángulo de las Bermudas?

Cuando empecé a contar mi experiencia a otros pilotos. A algunos les han ocurrido cosas similares, pero no les gusta hablar de ellas. De todos modos, no hay manera de evitar lo que ellos llaman el Triángulo cuando uno se dirige a lugares como Puerto Rico.

A menos que se vuele hacia el Norte de las Bermudas. Ahora se oye hablar mucho más del Triángulo, sobre todo cuando ocurre alguna desaparición de un avión en forma totalmente ilógica.

Pursuit, una revista editada por la Sociedad para la Investigación de lo No Explicado, publicó un informe acerca de una posible observación visual, realizada desde el aire, de lo que sería una fuerza destructiva que actúa dentro del Triángulo de las Bermudas.

Robert Duran, el autor del informe, relata un incidente presenciado desde la cabina de mando de un Boeing 707 que volaba desde San Juan a Nueva York, el 11 de abril de 1963. El hecho se produjo a 19° 54' de latitud norte, 66° 47' de longitud oeste, en un punto situado muy hacia el interior del Triángulo, sobre la fosa de Puerto Rico, uno de los cañones oceánicos más profundos, en que las aguas llegan a tener una hondura de diez mil metros.

El primero que advirtió el extraño fenómeno fue el copiloto, quien prefirió mantenerse en el anonimato. Se produjo a la 1.30 de la tarde, veinte minutos después del despegue, cuando el avión se hallaba a una altura de 10.000 metros. De pronto, el copiloto vio que a unos ocho kilómetros a estribor de la ruta seguida por el aparato, el océano se alzaba formando un gran montículo, como si se hubiese producido una explosión atómica. Parecía que en el agua hubiese nacido «una gran coliflor». Llamó inmediatamente la atención del capitán y el ingeniero de vuelo y todos lo observaron en detalle, durante unos treinta segundos. Luego soltaron sus cinturones de seguridad y se incorporaron para ver mejor. Según su apreciación, la gigantesca montaña de agua alcanzó un diámetro de unos 1.000 a 1.500 metros, y su altura llegó a ser aproximadamente la mitad de su anchura. Como es fácil de comprender, el capitán no

regresó para observar mejor, sino que mantuvo su itinerario. En el momento en que el avión abandonaba la zona, la enorme protuberancia hirviente comenzó a decrecer.

Luego, el piloto verificó si algún servicio, como la Guardia Costera o el FBI, o algún especialista en sismología, habían recibido información acerca de algún fenómeno desusado, como terremoto, maremoto, o grandes trombas marinas, pero no recibió confirmación de que algo extraño hubiese ocurrido en la región.

Se ha sugerido de diversas maneras, que esta aparente explosión atómica podría estar relacionada con el submarino atómico estadounidense *Thresher*, que se había perdido el día anterior, o con sus cabezas nucleares, pese a que su desaparición se produjo a miles de kilómetros de distancia. Naturalmente, esta teoría sólo tendría validez si algunos elementos muy importantes de la pérdida del *Thresher* se hubiesen mantenido en secreto (lo que es posible), o si, como se ha supuesto de manera informal, algún otro submarino o enemigo potencial hubiera sido hundido en represalia del ataque contra el *Thresher*. Sin embargo, descontando la hipótesis militar, el punto en que ocurrió el hecho constituye una confirmación más de las fuerzas que operan dentro del Triángulo de las Bermudas.

Norman Bean, un inventor ingeniero electrónico, autor de sistemas de televisión submarina en circuito cerrado y de fórmulas de repelentes de tiburones, recibió en fecha reciente el testimonio de unos marinos que protagonizaron lo que podría ser una escapada, a bordo de una embarcación de superficie. Bean reside en Miami, da conferencias sobre OVNIS y es un estudioso de los fenómenos que se producen dentro del Triángulo de las Bermudas. El incidente se produjo en un atardecer de septiembre de 1972, entre Featherbed Banks y Matheson Hammock, en la bahía Biscayne, y afectó a una embarcación equipada con un motor diesel, que tenía el siniestro nombre de *Nightmare* (Pesadilla). El *Nightmare* llevaba tres pasajeros y en aquel momento volvía de un viaje de pesca por la bahía Biscayne. Cuando llegó a la zona de Featherbed Banks, el piloto advirtió que el compás tenía una desviación de alrededor de noventa grados en comparación con las luces de su punto de destino, Coconut Grove. Las luces del barco palidecieron y luego se apagaron, como si una fuerza tremenda hubiera secado las baterías. De inmediato, y sin atender lo que señalaba el compás, el piloto puso rumbo directamente hacia el Oeste, a toda máquina. No obstante, el único cambio de rumbo que se produjo fue en dirección al Norte, como lo demostraban las luces de la costa, que iban desapareciendo hacia el Sur. Durante dos horas, la embarcación siguió orientándose hacia la costa, pero sin conseguir avanzar y, por el contrario, dando la impresión de que retrocedía.

Durante todo aquel tiempo, los ocupantes del barco advirtieron un objeto oscuro, muy grande y de forma alargada, que les impedía ver las estrellas ya que se desplazaba entre la embarcación y Matheson Hammock, que estaba a dos o tres kilómetros hacia el Oeste.

Mientras lo contemplaban, notaron una luz que se movía y entraba a la zona que estaba a oscuras. Luego de permanecer quieta unos momentos, desapareció. Poco después, la gran sombra desapareció también. Momentos más tarde el compás volvió a funcionar normalmente, el generador recargó las baterías y el barco pudo seguir su marcha.

Uno de los asistentes a una de sus conferencias informó a Bean acerca de un caso similar, ocurrido algunos años antes que el del *Nightmare*. El individuo era capitán retirado de la Marina norteamericana y no quiso hablar sobre el caso durante la conferencia, pero más tarde se lo contó en privado. Como muchas otras personas que observan fenómenos «inexplicables», no estaba dispuesto a poner en peligro su reputación de hombre veraz y de observador escrupuloso.

El incidente se produjo una semana antes de la Navidad de 1957. El hombre viajaba como piloto de un barco pesquero de su propiedad, que medía 10 metros de largo y estaba dotado de un motor diesel. Se dirigía hacia Freeport, en las Bahamas, pero no consiguió avanzar durante varias horas, e incluso se vio arrastrado hacia atrás varios kilómetros. El generador, las luces y la radio dejaron de funcionar, y el compás empezó a girar alocadamente. Aunque el motor seguía funcionando, el barco no lograba avanzar.

Como en el caso del *Nightmare*, la tripulación notó que, aunque el agua estaba en calma y brillaban las estrellas, en cierta parte del cielo, delante de ellos y en la dirección que deseaban seguir, podía verse una mancha negra, sin estrellas y perfectamente configurada. Hubo un momento en que vieron tres luces que se movían en fila, entraban a la zona oscura y luego desaparecían. Poco después, la mancha negra se disipó repentinamente y el barco pudo seguir su curso normalmente, con las luces, la radio y el compás funcionando. Más tarde, el capitán y sus cuatro pasajeros se enteraron de que aquella misma noche, a 75 kilómetros de distancia, un carguero que navegaba hacia el Sur, dentro de la Corriente del Golfo, terminó encallado en un banco de lodo ubicado hacia el Oeste, cerca de Fort Lauderdale. Su timón había sufrido una desviación de noventa grados.

El 15 de noviembre de 1972 se produjo otro incidente, que afectó a un Beechcraft de dos motores que volaba desde George Town, en la isla Gran Exuma, de las Bahamas, y que es un interesante ejemplo de lo caprichosas que pueden ser estas fuerzas. Si pudieran atribuírseles propósitos o motivaciones concretas, éste fue un caso en que pareció que, en lugar de proponerse destruir el avión, procuraron ayudarle. El doctor S. F. Jablonsky, un psicólogo de Fort Lauderdale, hizo el siguiente relato al doctor Manson Valentine: El avión salió de George Town con el crepúsculo. Llevaba nueve personas a bordo; entre ellas, cinco pilotos. El tiempo era bueno, el mar estaba en calma y la visibilidad era excelente. Soplaba una ligera brisa proveniente del Sudeste.

Aproximadamente diez minutos después del despegue, cuando el avión se hallaba sobre la Lengua del Océano, al noroeste de Exuma, todos los sistemas eléctricos, el compás, la radio, las luces e incluso los controles hidráulicos, dejaron de funcionar, repentinamente. Las baterías parecían completamente agotadas.

La primera reacción del piloto fue tratar de aterrizar en Nueva Providencia (aproximadamente a 100 kilómetros al Norte), puesto que podía navegar guiándose por la puesta de sol, hasta que pudiera ver las luces de Nassau. Sin embargo, pensando con más calma, recordó que la radio estaba descompuesta y que no podría informar al aeropuerto acerca de su llegada, ya que, sin luces, tampoco podía señalar su aproximación. Por lo tanto, resolvió dirigir el avión hacia la pista más cercana, en Andros y pronto, todos los viajeros pudieron distinguir el pequeño aeropuerto, cerca del extremo sur de la isla.

Luego de dar una vuelta en torno de la pista, en dirección Oeste, para asegurarse de que no había obstáculos y descender con la mayor exactitud posible, considerando el viento y la pista misma, el capitán comenzó a descender planeando. Puesto que el sistema hidráulico no funcionaba, era imposible hacer bajar las ruedas y, naturalmente, no había luces de aterrizaje. Más tarde, el doctor Jablonsky observó que «el avión parecía estar ate-rrizando como si flotara sobre un colchón de aire». Los extremos de las hélices chocaron contra el suelo, levantando una lluvia de chispas, pero, en lugar de estrellarse, el aparato se posó en tierra. El fuselaje no sufrió daños e incluso los extractores de aire, colocados muy bajo, resultaron intactos.

Al día siguiente se enviaron dos hélices nuevas a Andros. Fueron instaladas inmediatamente y se recargaron las baterías. Pero, ya antes, el sistema hidráulico había vuelto a funcionar. El avión despegó y llegó a Fort Lauderdale sin mayores incidentes.

Al momento de imprimir este libro, el transatlántico de la Cunard Line, *Queen Elizabeth 2*, acababa de escapar a una cita con el desastre en el centro superior del Triángulo de las Bermudas. El 3 de abril de 1974, debido a la ruptura de tres de sus calderas (atribuida a un escape de aceite) y a la falla del sistema eléctrico, aire acondicionado, etc., el más moderno de los supertransatlánticos permaneció inmovilizado dentro del Mar de los Sargazos, igual que sus predecesores de otras épocas. Mientras esperaban un barco que les rescatase, los pasajeros fueron consolados con bebidas gratuitas ofrecidas por la compañía.

En una de las primeras entrevistas hechas por radio a bordo de la nave, un pasajero que era jugador de fútbol profesional dijo: «El capitán me contó que estamos sentados justo en el medio del Triángulo de las Bermudas». En cambio, las informaciones posteriores parecieron eludir cuidadosamente toda referencia a esta funesta región.

Resulta interesante anotar, como corolario del incidente, que un miembro de la

tripulación de un cúter de la Guardia Costera que seguía al navío informó haber observado que el *Queen Elizabeth 2* había desaparecido del radar de su embarcación. El hecho ocurrió cuando el transatlántico estaba entrando en el Triángulo, a una velocidad de 35 nudos. El cúter dejó de registrarlo en el radar, aunque permanecía visible a simple vista. Poco después desapareció. La comunicación radial y el contacto por radar entre las dos naves pareció verse afectada en el momento en que el *Queen Elizabeth 2* entró en el Triángulo. Aunque hasta ahora no se ha sugerido que las misteriosas fuerzas de esta zona tuvieron alguna relación con las averías del barco de crucero, es posible que la comunicación por radar con el cúter se vieran afectadas por las conocidas anomalías radiales y eléctricas existentes dentro del Triángulo de las Bermudas.

Cuando pensamos en el número total de desapariciones de barcos y aviones ocurridas en esta región, así como en la manera en que otras naves han escapado —aparentemente— a las fuerzas que allí imperan, debemos también considerar la posibilidad de que estos sucesos tengan una explicación lógica, o una serie de justificaciones razonables. Sin embargo, cuanto más profundizamos en el problema, más empezamos a preguntarnos si realmente existe lo que, dentro de nuestro marco de referencia científica conocido, podríamos llamar una explicación lógica.

Capítulo 5

¿Existe una explicación lógica?

EL AFÁN DE MINIMIZAR LA IMPORTANCIA DEL Triángulo de las Bermudas, o incluso de negar su existencia, ha hecho decir en algunas ocasiones que no hay tal misterio, puesto que los barcos y los aviones suelen desaparecer en el mundo entero. Si se proyectase un triángulo sobre cualquier área de rutas marítimas importantes, el resultado sería una perturbadora incidencia de pérdidas, si hiciéramos el triángulo suficientemente amplio. Además, el océano es enorme, los barcos son relativamente pequeños y las aguas están en perpetuo movimiento, tanto en la superficie como en las corrientes submarinas.

Hay barcos y aviones pequeños que se han perdido entre las Bahamas y Florida, donde la Corriente del Golfo fluye hacia el Norte a más de cuatro nudos, y luego han aparecido a una distancia tan grande del punto en que se les vio por última vez, que se ha llegado a darlos por desaparecidos. No obstante, la velocidad de esta corriente es conocida por la Guardia Costera, cuyas misiones de búsqueda y rescate la tienen muy en cuenta, al igual que las desviaciones debidas a los vientos, cuando rastrean el área aproximada de la desaparición de alguna nave. Al iniciar una búsqueda, establece de inmediato un radio de rastreo circular que abarca ocho kilómetros si se trata de un barco grande; 16 en el caso de un avión, y 24 en el de una embarcación de tamaño menor. Enseguida, se determinan otros radios que cubren el primero, según las corrientes, los vientos y la dirección o rumbo de la nave.

Más aún: algunos barcos se han hundido, para reaparecer luego en otro lugar, como ocurrió con el *A. Ernest Miles*, que naufragó con una carga de sal frente a la costa de Carolina. Cuando la sal se disolvió, el buque fantasma volvió a la superficie y fue inmediatamente recuperado. *La Dahama*, otro buque perdido, o fantasma, que resurgió desde el fondo del mar, es mencionado frecuentemente en relación con el Triángulo. Se le dio por hundido en abril de 1935 y sus pasajeros fueron rescatados por el vapor *Rex*. Sin embargo, poco después El *Aztec* lo halló a la deriva frente a las Bermudas. La tripulación del *Aztec* no sabía que ya antes se había hundido, ni que sus pasajeros habían sido rescatados, y creyeron que *La Dahama* era un barco perdido hasta que llegaron las noticias del *Rex*, de regreso en su puerto de Italia. *Porqué* el buque volvió a la superficie es todavía un misterio.

Por otra parte, puede ocurrir muy fácilmente que los restos de, barcos y aviones desaparecidos en el fondo del mar se desvanezcan en medio de bancos de arenas movedizas o queden cubiertos por las tormentas, o que otras tormentas los descubran, hasta ser recuperados por buceadores o submarinos. Mel Fisher, un viejo buzo y especialista en salvatajes de barcos y cargamentos, lleva algunos años dedicado a la

exploración de la plataforma continental de la zona del Triángulo, en el Atlántico y el Caribe. Mientras se hallaba ocupado en la búsqueda de oro español, del que ha acumulado una gran cantidad, hizo otros hallazgos sorprendentes en el fondo del mar. Sin duda, se trataba de objetos que fueron muy buscados en la época de su pérdida, pero que luego quedaron olvidados. Se trata de concentraciones de metales que son detectadas por un magnetómetro, un compás de una intensidad multiplicada por mil, que indica la ubicación del metal sumergido y cuyas virtudes han solido dirigir a Fisher hacia reliquias distintas de los galeones españoles cargados de tesoros que suele buscar habitualmente.

(Es importante señalar que el magnetómetro mejorado no estaba en uso en la época en que se produjeron muchas de las desapariciones dentro del Triángulo de las Bermudas.) Cuando los buceadores bajan hasta el fondo del océano, siguiendo las indicaciones del magnetómetro, ocurre a menudo que, en lugar de galeones españoles, encuentran aviones civiles o de guerra desaparecidos, diversos tipos de barcos y, como ocurrió en una ocasión, a muchos kilómetros mar afuera, hasta una locomotora de ferrocarril, que Fisher dejó hundida, para que la encontraran los arqueólogos marinos del futuro.

Mel Fisher piensa que algunas de las numerosas desapariciones ocurridas en la zona de Florida - as Bahamas han sido producidas por bombas sin explotar, caídas desde algún avión de la Fuerza Aérea, o por torpedos aún activos, o por minas flotantes que quedaron allí desde guerras pasadas o después de alguno de los actuales ejercicios de combate. En una oportunidad, mientras buceaba en los alrededores de un barco español cargado de tesoros, empezó a llevar a la superficie lo que creyó era un antiguo cañón, hasta que descubrió que aquel artefacto incrustado de lapas tema un extremo puntiagudo que demostraba que era una bomba. ¡Y activa!

Por el número de restos de naufragio no identificados que ha descubierto en el fondo, mientras busca los que le interesan particularmente (dos galeones españoles, *La> Margarita* y *La Santa María de Atocha*, que contienen un tesoro de un valor estimado entre 400 y 600 millones de dólares), Fisher ha llegado a la conclusión de que cientos de navíos se han estrellado contra los arrecifes durante las tormentas y que muchos permanecen enterrados en las arenas frente a la costa. Para llegar hasta algunos de los barcos con tesoros que ya ha encontrado, ha tenido incluso que excavar el fondo del océano. Señala que en el lugar donde la Corriente del Golfo deja atrás el extremo de Florida existen arenas movedizas, y que allí han sido tragados barcos bastante grandes, que luego quedan atrapados en el fondo arenoso.

Los caprichos de las corrientes y el fondo movedizo podrían, pues, explicar algunas de las búsquedas infructuosas de aviones y barcos. Sin embargo, esta zona presenta otras características submarinas que podrían también esconder las huellas de algunas de esas desapariciones.

Existen allí los extraños «agujeros azules», dispersos entre los acantilados de piedra caliza y otras formaciones submarinas semejantes que se encuentran a lo largo de las Bahamas, junto a las anchas cornisas y las caídas abisales. Hace miles de años, estos agujeros eran cuevas de piedra que estaban por sobre la superficie de las aguas. Cuando el mar subió de nivel, como consecuencia del derretimiento de la tercera generación de glaciares, hace unos 12 a 15 mil años, las cuevas tomaron su forma actual y se convirtieron en un lugar favorito de pesca, en especial para los actuales y osados buceadores. Estas cavernas y pasajes submarinos van directamente hasta el borde de la plataforma continental, y algunos continúan hacia abajo, a través de toda la formación calcárea, hasta una profundidad de 500 metros. Otros están conectados a través de túneles y más cuevas con lagos interiores y grandes charcas situadas en las islas Bahama de mayor extensión. Aunque se encuentran a muchos kilómetros de distancia del océano, estos pequeños pozos de agua suben y bajan de nivel según el ritmo de las mareas. Allí suelen encontrarse algunos peces que son transportados por las corrientes internas de este sistema submarino y aparecen de pronto kilómetros tierra adentro. En una ocasión, en uno de estos tranquilos estanques situados a 35 kilómetros de la costa apareció un tiburón que medía seis metros de largo, causando sensación y gran alarma entre los habitantes de la región, habituados a nadar en aquellas serenas aguas.

Los agujeros azules se hallan en el interior del océano y situados a diversas distancias de la superficie. Los buceadores que penetran por estas cavidades submarinas notan que las cámaras de las cavernas parten desde los pasajes, exactamente como ocurre en las cuevas de la tierra. Las galerías parecen abrirse en muchas direcciones, confundiendo hasta a los pescados, que suelen incluso nadar de arriba hacia abajo. Algunos de los pasajes que comunican las cavernas parecen estar tan simétricamente diseñados que los buceadores han llegado a buscar señales de cincel, para verificar si fueron talladas a mano en la época en que los arrecifes se hallaban por sobre el nivel del mar. También han notado las peligrosas y fuertes corrientes que penetran en los agujeros azules. Esto se debe al flujo de las mareas, que hace que grandes masas de agua entren a las cavidades y creen una especie de efecto de tiraje de chimenea que produce fuertes remolinos en la superficie, a pesar de que en los alrededores no hay tierra sobre el nivel del océano.

Semejantes remolinos podrían arrastrar un bote pequeño con su tripulación al interior de uno de los agujeros azules. Esta posibilidad cobró cierto grado de verosimilitud cuando el oceanógrafo Jim Thorne encontró un bote pesquero atrapado en una de las cavidades, a una profundidad de 25 metros, mientras participaba en una expedición submarina. Otros exploradores han encontrado también botes de goma y pequeñas embarcaciones dentro de los agujeros. Sin embargo, aunque algunos botes pequeños, o incluso los restos de otros más grandes pudieran haber ido a parar allí,

permaneciendo atrapados en el interior de las cavernas, este efecto de remolino no explicaría la desaparición de buques ni, por cierto, la de los aviones.

Aunque las vorágines marinas suelen aparecer en distintas zonas del mundo, en épocas diversas, y especialmente dentro de la región de las Bahamas, en el Triángulo de las Bermudas, ninguno de esos fenómenos conocidos podría compararse con el remolino de Noruega, descrito por Edgar Allan Poe en su cuento «Un descenso al Maelstrom», excepto tal vez algunos grandes movimientos sísmicos o perturbaciones atmosféricas. Al describir este torbellino destructor de barcos desde algún punto de su vasta y vertiginosa pared, el narrador dice:

… Jamás olvidaré las sensaciones de sobrecogimiento, terror y admiración con que contemplé lo que me rodeaba. Parecía como si la embarcación estuviese colgando, por arte de magia, a medias y apoyada en la superficie interior de un túnel de vasta circunferencia y prodigiosa profundidad, cuyos costados perfectamente lisos podrían haber pasado por superficies de ébano, a no ser por la asombrosa rapidez con que daban vueltas… Al sentir la sacudida del descenso, que me trastornaba, me así instintivamente, con más fuerza… y cerré los ojos… Ahora, al contemplar la desolada inmensidad a que nos habían conducido, advertí que nuestra barca no era el único objeto atrapado por el abrazo del torbellino. Encima y por debajo de nosotros podíamos ver fragmentos de navíos, grandes masas de madera para construir y troncos de árboles junto a muchos objetos pequeños, como trozos de muebles de hogar, cajas rotas, barricas y duelas. Y entonces comencé a observar, con extraño interés, los numerosos artículos que flotaban en nuestra compañía…

De pronto me oí decir: «Este abeto será sin duda el que habrá de desaparecer ahora, en esa terrible zambullida», y luego me sentí decepcionado al comprobar que los restos de un barco mercante holandés se le adelantaban y se hundían primero…

Este tipo de narraciones puede haber influido sobre algunas de las teorías en torno de las desapariciones de barcos dentro del Triángulo y sobre las versiones acerca de la forma de «los abismos (que) nos arrastran» en el mar. Las grandes mareas que se levantan repentinamente, o incluso las trombas marinas, o los grandes tornados que se producen en el mar en algunas estaciones, levantando un vasto chorro de agua hacia el cielo, a gran altura, constituyen amenazas más verosímiles para las embarcaciones grandes y pequeñas que recorren esta zona. Una o varias trombas marinas pueden perfectamente destrozar una pequeña embarcación, o un avión que vaya volando bajo, de la misma forma en que los tornados que se desencadenan en tierra firme levantan casas, vallas, vehículos y personas hacia el cielo. Por otra parte, aunque las trombas marinas son visibles durante el día, cuando hay tiempo para eludir el peligro, por la noche son bastante más difíciles de eludir, sobre todo cuando el afectado es un avión que vuela en condiciones de escasa visibilidad. Pero los fenómenos más temidos en relación con los hundimientos repentinos de barcos son

las grandes marejadas que se levantan repentinamente, como consecuencia, casi siempre, de terremotos submarinos. La aparición de estas enormes olas depende de varios factores: maremotos, deslizamientos de tierra, presión atmosférica, vientos, tormentas y huracanes, que no se producen necesariamente en una zona vecina, o bien, erupciones de volcanes sumergidos. También pueden aparecer en aguas serenas, por diversas razones, pero las que se levantan en mares tempestuosos suelen alcanzar, según observadores competentes, una altura de por lo menos 40 metros (buque de los EE.UU. *Ramapo*, 6 de febrero de 1963).

Las olas producidas por perturbaciones sísmicas *(tsunamis*) han llegado a elevarse hasta 60 metros, tan alto como un gran rascacielos. Estas tsunamis pueden sobrevenir sin advertencia previa y son capaces de hundir un barco, si está anclado, o de hacerlo zozobrar si se encuentra navegando. Algunas veces, incluso barcos de gran tamaño se han partido por la mitad ante el embate de estas olas, como resultado de la tensión y según cómo las enfrenten o qué distancia haya entre una y otra. Aunque las embarcaciones más pequeñas pueden cabalgar sobre la cresta de las olas y deslizarse entre una y otra sin dificultades, se dio el caso de un destructor que resultó partido en dos, porque su largo era equivalente a uno y medio de estos senos que se forman sobre una oleada y la siguiente.

Si hubiese medido lo mismo que uno, o dos de ellos, probablemente habría resistido.

Existen también otras olas, muy poco usuales, pero muy destructivas, que suelen ser el resultado de deslizamientos submarinos de tierra causados por la ruptura de una falla de la corteza terrestre. Se les conoce con el nombre de *seiche* y son pequeñas de altura; no son tan espectaculares como las tsunamis, pero tienen un poder inmenso, y son seguidas por grandes masas de agua que se acumula detrás de ellas. Resultan más difíciles de reconocer y, por lo mismo, son todavía más peligrosas. Una de esas olas, presentándose de manera inesperada, podría destrozar un buque y esparcir sus restos a lo largo de grandes extensiones.

Pero, si bien los barcos pueden ser literalmente tragados por una marejada repentina, ¿es concebible que un avión desaparezca en el aire? Algunos observadores dignos de crédito los han visto internarse en una nube sin reaparecer jamás, como si algo los hubiese desintegrado o arrebatado del aire durante el vuelo.

En la atmósfera existen fuerzas que pueden compararse en general con las marejadas, especialmente si un avión las enfrenta a gran velocidad. De la misma manera, como a menudo hay vientos a distintas alturas, un avión puede encontrar, en su trayectoria de ascenso o descenso, corrientes muy fuertes, de dirección contraria a la indicada por los instrumentos del aeropuerto. Si son en extremo violentos, pueden tener consecuencias nefastas para el aparato afectado. Este factor, semejante a una especie de «tenaza de viento", juega un papel importante en las desapariciones de

aviones y, en su forma más violenta, o CAT (turbulencia de aire claro), puede comparársele con las olas tipo "seiche», que se levantan inesperadamente, en un mar generalmente en calma. La turbulencia puede desplazarse hacia arriba, hacia abajo, o en sentido horizontal y, cuando el cambio es suficientemente rápido, ya sea por la fuerza de la CAT o por la velocidad del avión, el efecto es casi como el de un choque contra una pared de piedra.

En general, resulta imposible predecir este tipo de turbulencias, aunque suele encontrárselas en los extremos de las corrientes atmosféricas que se mueven por los cielos como lo hace la Corriente del Golfo a través del océano, pero a una velocidad considerablemente mayor: doscientos nudos, frente a los cuatro o menos de cuatro a que viaja la del Golfo. Las CAT podrían explicar quizás la pérdida de algunos de los aviones ligeros dentro del Triángulo de las Bermudas. O bien los desintegran, según la presión que ejerzan sobre ellos (el factor G), o bien los lanzan al mar, formando un vacío a su alrededor. Las turbulencias mismas son un misterio, ya que aparecen repentinamente, si es que puede utilizarse la expresión «aparecen» para referirse a un fenómeno invisible, y son impredecibles. Sin embargo, resulta dudoso que un cambio repentino de presión haya sido la causa de todas las desapariciones de aviones ocurridas dentro del Triángulo y de la eliminación de sus comunicaciones radiales.

Gracias a los nuevos y sofisticados sistemas de rastreo y computación que ahora existen, podría resultar más fácil encontrar las naves aéreas que puedan perderse en esta zona en el futuro. Si las hubiesen llevado, y si hubieran seguido existiendo, muchas de las que se perdieron podrían haber sido recuperadas. Los aviones de hoy llevan también unos sistemas de memoria y computación llamados AIDS *(Airborne Integrated Data Systems*, sistema de información aeronáutica integrada) que, en caso de desastre, conservan un registro detallado de lo ocurrido al avión. Actualmente es posible incluso inventariar y grabar en el aeropuerto - base todo lo que se dice en la cabina de un aparato comercial o de cualquier tipo. Cabe recordar, sin embargo, que las conversaciones entre los pilotos del Vuelo 19 fueron escuchadas en la base y que sin embargo, ello no arrojó ninguna luz acerca de lo que le ocurrió. También se están utilizando mecanismos desarrollados durante los vuelos espaciales de la serie Mercurio y en las travesías de los submarinos atómicos, que registran automáticamente la posición y cualquier desviación de un avión o un barco. Existe un nuevo aparato para localizar un avión perdido que se llama baliza «de choque" o "de recuperación». Es un pequeño transmisor de radio capaz de transmitir durante dos o tres días. Se le instala en la cola del aeroplano y es activado por la pérdida del sistema electrónico. Pero, digámoslo una vez más, si los desastres que se producen dentro del Triángulo estuviesen conectados con silencios radiales, cabría suponer que estos nuevos aparatos también se verían neutralizados.

El electromagnetismo y los desperfectos en los instrumentos son fenómenos que

se repiten una y otra vez en el misterio que rodea a esta región. El ingeniero electrónico Hugh Auchincloss Brown, autor del libro *Cataclysms of the Earth* (Cataclismos de la Tierra), opina que "existen buenas razones para relacionar estos incidentes con el campo magnético de la Tierra. A lo largo de la historia de nuestro planeta se han manifestado aprehensiones a ese respecto, en diferentes períodos, y tal vez ahora se está desarrollando otra era de cambio en la situación magnética, que tiene como primeras manifestaciones de advertencia ciertos indicios de terremotos magnéticos que ocurren ocasionalmente.

Esto podría explicar las perturbaciones que hacen que los aviones se estrellen y luego desaparezcan, cuando se hunden en aguas profundas. Pero ello no explicaría, naturalmente, las pérdidas de barcos…«. El especialista en electrónica Wilbert B. Smith, que dirigió un proyecto sobre magnetismo y gravedad por encargo del Gobierno canadiense, en 1950, ha sugerido que estos elementos son un factor de importancia en la desaparición de aviones. Dijo que había hallado lugares específicos, a los que calificó de "áreas de alcance reducido», que eran relativamente pequeños (alrededor de 300 metros de diámetro, pero extendidos hacia arriba hasta una altura considerable) y que se caracterizaban por una turbulencia tal, que realmente podían destrozar un avión. Las aeronaves no advertirían de antemano estas zonas de perturbaciones magnéticas y gravitacionales no señaladas en los mapas, hasta que ingresaran a ellas, con resultados fatales. Al comentar la aparente movilidad de estas áreas, Smith escribió:

…No sabemos si estas regiones de alcance reducido se mueven o si sencillamente se desvanecen… Cuando tratamos de localizar algunas de ellas, al cabo de tres o cuatro meses, no pudimos hallar ni señales…

Un vocero de la rama de Búsqueda y Rescate del Centro de operaciones de la Guardia Costera de los Estados Unidos, precisó también la importancia que tenían el magnetismo y la gravedad en las investigaciones:

Francamente, no sabemos lo que ocurre en el llamado Triángulo de las Bermudas. Lo único que cabe, en relación con estas desapariciones inexplicables, es hacer conjeturas.

La Marina está tratando de llegar hasta el fondo del misterio, con un programa llamado Proyecto Magnetismo, en el que se están investigando las perturbaciones atmosféricas y de gravitación electromagnética. Algunos expertos piensan que tales perturbaciones podrían haber sido la causa de la desintegración de aquellos aviones, en 1945. Un barco que navegaba por la zona informó haber visto una gran bola de fuego en el cielo, la que, naturalmente, pudo ser también un choque en el aire. Pero eso es algo bastante desusado cuando se trata de cinco aviones. El hecho es que no tenemos una verdadera opinión acerca de esta materia.

El Séptimo Distrito de la Guardia Costera, que es el más cercano a la zona, en una

carta circular a la que ya nos hemos referido, adopta el criterio de que el Triángulo de las Bermudas, o del Diablo, es una zona imaginaria (ver página 36), y ofrece la reconfortante opinión de que muchas de las desapariciones son, sencillamente, una coincidencia. La carta dice:

…El «Triángulo de las Bermudas", o "del Diablo», es una zona imaginaria situada frente a la costa Sudoriental atlántica de los Estados Unidos, muy conocida por la alta incidencia de desapariciones inexplicables de barcos, pequeñas embarcaciones y aviones.

Según las apreciaciones más generalizadas, sus vértices están constituidos por las Bermudas, Miami (Florida) y San Juan de Puerto Rico.

En épocas pasadas, las búsquedas intensivas, pero inútiles, por parte de la Guardia Costera, a que dieron lugar algunos casos de desapariciones notorios, como el de un escuadrón completo de aviones tipo Avenger TBM, poco después de haber despegado en Fort Lauderdale, Florida, o el hundimiento sin dejar rastros del Marine Sulphur Queen, en el Estrecho de Florida, han dado crédito a la creencia popular acerca de los misterios y las cualidades sobrenaturales del «Triángulo de las Bermudas».

Han sido incontables las teorías que se han ofrecido, a través de la historia de esta región, para explicar las numerosas desapariciones. Las más factibles parecen ser aquellas que las atribuyen a fenómenos ambientales y a fallas humanas.

La mayoría de las pérdidas pueden considerarse como debidas a las extraordinarias características de tipo ambiental que presenta la zona. Primero, el «Triángulo del Diablo» es uno de los dos lugares de la tierra en que un compás magnético señala hacia el Norte verdadero. Normalmente indica hacia el norte magnético. La diferencia entre los dos es conocida como variación del compás. El grado de variación cambia hasta 20 grados cuando uno circunnavega la Tierra. Si esta variación o error del compás no es com-pensada, el navegante podría llegar a encontrarse muy alejado de su rumbo y enfrentaría serias dificultades.

Existe una zona llamada «Mar del Diablo" por los marinos japoneses y filipinos que está situada frente a la costa Este de Japón y que también exhibe las mismas características magnéticas. Al igual que el "Triángulo de las Bermudas», es conocida por las misteriosas desapariciones que allí se producen.

Otro factor ambiental es el carácter de la Corriente del Golfo. Es extremadamente veloz y turbulenta y puede borrar rápidamente cualquier evidencia de desastre. Las impredecibles características meteorológicas del Atlántico-Caribe también desempeñan un papel importante. Las repentinas tormentas de truenos y trombas marinas suelen significar a menudo un desastre para pilotos y marinos. Por último, la topografía del fondo del océano varía mucho, desde los extensos bajíos que rodean las islas hasta algunas de las fosas marinas más profundas del mundo. Con la interacción de las poderosas corrientes que se mueven sobre los numerosos arrecifes,

la topografía se halla en un flujo permanente y la navegación enfrenta constantemente nuevos accidentes, que se desarrollan con gran velocidad.

Tampoco debe subestimarse el factor fallo humano. Hay una gran cantidad de embarcaciones de placer que navegan por las aguas de la región situada entre la Costa Dorada de la Florida y Las Bahamas. Suelen intentarse muy a menudo travesías con embarcaciones demasiado pequeñas, con un conocimiento insuficiente de los imprevistos que se producen en la zona y falta de pilotaje adecuado.

En pocas palabras, la Guardia Costera no se deja impresionar por las explicaciones sobrenaturales de los desastres que ocurren en el mar. Según nuestra experiencia, las fuerzas combinadas de la Naturaleza y el carácter impredecible del ser humano suelen superar, muchas veces al año, las más ambiciosas narraciones de ciencia ficción…

La carta ofrece, casi inadvertidamente, una pequeña bibliografía en la que el lector encuentra mencionados los artículos de Ivan Sanderson, Leslei Licher, Vincent Gaddis y John Wallace Spencer, como una especie de «contrapeso» respecto de aquellos que creen que el misterio del Triángulo de las Bermudas no tiene una explicación tan sencilla. En el último párrafo de la carta de la Guardia Costera se dice que:

…No conocemos mapa alguno que delinee los límites del Triángulo de las Bermudas… (aunque agrega que) entre los Mapas Acromagnéticos de la Región Costera de los Estados Unidos, H. O. Serie 17507… los números 9 a 15 cubren el «Triángulo de las Bermudas»…

Algunos ejecutivos de líneas aéreas de la región coinciden cautelosamente con la opinión de la Guardia Costera. La señora Athley Gamber, presidenta de la Red Aircraft de Fort Lauderdale, es uno de ellos. Morena, muy atractiva, encantador ejemplo de vital y exitosa ejecutiva, es la viuda de un piloto que desapareció en un vuelo entre Fort Lauderdale y las Bahamas. Ha solido quedarse en el aeropuerto durante muchas operaciones de búsqueda de aviones perdidos y ha tenido motivos y ocasiones de especular acerca de los muchos aviones privados que han desaparecido dentro del Triángulo sin dejar huella.

La señora Gamber, colocada en un verdadero punto de observación de la zona, no cree que haya nada misterioso ni siniestro acerca del Triángulo de las Bermudas. Piensa que la razón de que muchos pilotos no hayan enviado un mensaje de SOS o MAYDAY es «que no tenían idea de que se hallaban en dificultades" y agrega que "en el momento en que se hallan en peores circunstancias, el radar deja de funcionar". Luego acota: "La región se caracteriza por un rápido desarrollo de una baja de presión casi espontánea. Los aviones están construidos para soportar una cierta tensión de carga, más allá de la cual se desintegran". Y agrega: "Estoy convencida de que la naturaleza humana no podrá jamás enfrentarse a los elementos.»

Finalmente, estimó que el error del piloto es responsable de por lo menos el 50 por ciento de las desapariciones y que, de los numerosos aviones privados que se han desvanecido, el 25 por ciento sencillamente se quedó sin gasolina.

Sin embargo, los aviones comerciales, militares y de pasajeros que desaparecen durante itinerarios normales y sometidos a la revisión constante de pilotos experimentados y personal de vuelo, ciertamente no se quedaron sin gasolina, y los aparatos que desaparecieron en grupos no se encontraron todos al mismo tiempo y a la misma presión con perturbaciones o turbulencias de aire claro. Tampoco existe una explicación plausible acerca de la razón por la cual no se han hallado restos de tantas desapariciones, en contraste con lo que ocurre en otras regiones de los océanos y playas del mundo entero, ni de por qué han desaparecido tan abruptamente los aviones del cielo.

Digamos una vez más, que lo que puede ser aplicable a los aviones no lo es a los barcos y si todas las pérdidas aéreas pudiesen hallar una explicación, las desapariciones de barcos en el Triángulo de las Bermudas, seguirían sumidas en el misterio. Los observadores estiman que hay una relación obvia, por lo menos en cuanto a intensidad, entre los dos tipos de pérdidas y cada explicación satisfactoria parece acarrear una o más preguntas adicionales. Algo similar a lo que ocurría con la Hidra, el monstruo de mil cabezas de aquel otro mito, mucho más antiguo, que, según la leyenda griega, apenas se le cortaba una cabeza era capaz de desarrollar otra, lo cual producía gran desazón entre sus adversarios.

El interés cada vez mayor que suscitan los «mitos» del Triángulo de las Bermudas, preocupa grandemente a los habitantes de las playas vecinas, y la preocupación crece con cada caso que surge y se discute. La frecuencia de las desapariciones de pequeñas embarcaciones y aviones, que podrían deberse a numerosas otras razones, hace que resulte imposible adjudicarlas a las temibles fuerzas que operan en el Triángulo, aunque generalmente el público las relaciona.

Robie Yonge, un destacado disc-jockey y comentarista de radio, constituye un claro ejemplo del grado de curiosidad que este misterio ha despertado en numerosos observadores del sur de la Florida. Desde que expresó su interés en el Triángulo de las Bermudas, ha recibido literalmente miles de llamadas, la mayoría durante sus transmisiones, de radioescuchas que tienen alguna historia que contar o desean recibir más información. Actualmente está interesado en equipar una embarcación con aparatos de control remoto y maniquíes dotados de transmisores, para luego ponerla a la deriva entre Florida y las Bahamas, dentro del área interior del Triángulo y observar lo que ocurre por medio del equipo electrónico de control remoto. El afán de resolver este misterio a través de la investigación y el esfuerzo individuales se ha extendido mucho más al Norte. En los últimos meses de 1974, una organización llamada Centro Isis para la Investigación y el Estudio de las Artes y Ciencias

Esotéricas, de Silver Spring, Maryland, debía realizar un crucero con intenciones de seminario, que fue calificado de «fronteras de la ciencia" y que debía realizarse en un barco alquilado, recorriendo las zonas del Triángulo de las Bermudas en que se han registrado los fenómenos más peligrosos. Según el presidente de Isis, Jean Byrd, los participantes en el crucero debían adquirir un seguro especial, debido al elemento de riesgo implícito en el viaje. Además, existía el propósito de practicar tests psicológicos a los miembros de la tripulación mientras navegaban por las zonas "de peligro», y muy especialmente por aquellas en que las alteraciones o falta de funcionamiento del compás evidenciaban muestras de desviación magnética. Los tests tenían por objeto determinar si la actividad mental de los participantes reflejaba las tensiones magnéticas. Anteriormente se ha mencionado esta posibilidad, señalándola como una posible explicación de cómo las personas afectadas mentalmente por ondas magnéticas podían perder el control de aviones o barcos, haciéndolos estrellarse o hundirse, o sencillamente abandonaban la nave, debido a la presión psicológica. Sin embargo, hay que señalar que los sobrevivientes que alegaron haber hallado esas fuerzas del Triángulo todavía no identificadas, no recuerdan haber notado perturbación mental alguna, excepto las muy comprensibles reacciones de sorpresa, temor, preocupación extrema y afán de adoptar precauciones en el futuro.

Ante la falta de una explicación lógica y aceptable, los investigadores independientes preocupados de las desapariciones han ido aún más lejos. Algunos han buscado las causas en excepciones a la ley natural, otros han sugerido cambios interdimensionales realizados a través de un conducto equivalente a un «agujero en el cielo» (al que los aviones entran, pero del que no salen), otros creen que todo es obra de entes del espacio interior o exterior, mientras otros, finalmente, ofrecen una teoría o combinación de teorías según las cuales el fenómeno podría ser causado básicamente por complejos poderes de origen humano que aún funcionarían y que corresponderían a una ciencia considerablemente distinta de las nuestras y mucho más antigua.

Capítulo 6

Trastornos del tiempo y el espacio. Otros mundos

LOS INVESTIGADORES DEL TRIÁNGULO DE LAS Bermudas han advertido hace tiempo la existencia de otra zona misteriosa en los océanos del mundo. Está situada al sudeste de Japón, entre este país y las islas Bonin, y más específicamente entré Iwo Jima y la isla Marcus, y su historia y su reputación la señalan como un lugar de grave peligro para barcos y aviones. Ya sea que los barcos se han perdido allí como consecuencia de la erupción de volcanes submarinos, o de súbitas marejadas, lo cierto es que esta región, llamada Mar del Diablo, goza de una fama aún más siniestra —por lo menos oficialmente— que el Triángulo de las Bermudas. Después de la investigación realizada por un buque del gobierno, en 1955, las autoridades japonesas resolvieron declararla zona peligrosa.

El Mar del Diablo ha despertado temor desde antiguo entre los pescadores, que creen que está habitado por seres satánicos, demonios y monstruos que se apoderan de los barcos desprevenidos. Naves de mar y aire desaparecieron regularmente allí durante muchos años, pero en una época en que Japón gozaba de paz, entre 1950 y 1954, se perdieron nueve modernas embarcaciones, cuya tripulación total alcanzaba a varios centenares de personas y en circunstancias características (intensas búsquedas por mar y aire, falta de restos o manchas de aceite) de los acontecimientos del Triángulo de las Bermudas.

Las dos zonas presentan coincidencias impresionantes: el Triángulo incluye, casi en su extremo occidental, en una longitud 80° Oeste, una línea donde el Norte magnético y el Norte verdadero resultan alineados, sin necesidad de calcular una variación del compás. Esta misma longitud cambia su denominación cuando pasa por los Polos, convirtiéndose en 150° Este. Continúa desde el Polo Norte hacia el Sur, pasa al este del Japón y cruza por el medio del Mar del Diablo. En este punto, la aguja del compás también señala hacia el Norte magnético y el Norte verdadero al mismo tiempo.

Las inexplicables desapariciones ocurridas en este equivalente japonés del Triángulo de las Bermudas movieron al Gobierno a realizar una investigación, que tuvo lugar en 1955. Esta expedición incluía a un grupo de científicos que iban recogiendo datos mientras su barco, el *Kaiyo Maru N.° 5*, cruzaba el Mar del Diablo, y tuvo un final espectacular: de pronto, el barco investigador desapareció junto con su tripulación y los científicos.

La existencia de una o más zonas de desapariciones similares a éstas en los océanos del mundo ha movido a hacer algunas especulaciones bastante desusadas. Se han elaborado teorías relativas a trastornos antigravitacionales, suponiendo que hay

zonas en que las leyes de gravedad y de atracción magnética normal no funcionan de la manera que nos es familiar. Ralph Barker, autor del libro *Great Mysteries of the Air*, anota que los nuevos descubrimientos en el campo de la Física «demuestran la existencia de partículas de materias antigravitacionales" y sugieren "la presencia de materia antigravitacional o 'contraterrenal' de naturaleza totalmente distinta de las conocidas en este planeta…, de asombroso poder explosivo cuando (se) aproxima a alguna materia de las conocidas…, situada en ciertas regiones de la Tierra…».

Barker deja entrever la posibilidad de que esta sustancia haya llegado desde el espacio para depositarse bajo la corteza terrestre de los continentes y, con mayor frecuencia, de los océanos. Esta teoría ofrece una posible explicación de los trastornos electrónicos y magnéticos dentro de algunas zonas, pero no explica en cambio las numerosas desapariciones de barcos y aviones que se hallaban a la vista de tierra. En este sentido, cabe recordar los informes acerca de otras áreas de anomalías magnéticas, en que la fuerza de atracción de algo oculto bajo el agua resulta más poderosa que la del Norte Magnético Polar.

En su artículo titulado «The Twelve Devil's Graveyards Around the World» (Los doce cementerios diabólicos alrededor del mundo), escrito para la revista *Saga,* Ivan Sanderson hace un estudio más detallado del Triángulo de las Bermudas y otras regiones sospechosas. Al señalar los lugares del mundo en que se han producido desapariciones de aviones y barcos, Sanderson y sus colaboradores descubrieron, en primer término, que la mayoría ocurrieron en seis zonas, todas las cuales tenían más o menos la misma forma oblonga y estaban situadas entre las latitudes 30° y 40°, al norte y al sur del Ecuador.

Entre ellas figuraban el Triángulo de las Bermudas y el Mar del Diablo.

Al desarrollar aún más su teoría, Sanderson configuró una serie de doce «anomalías» en torno del globo, que se producen a intervalos de setenta y dos grados y tienen su centro exactamente en las latitudes 36° Norte y Sur. Son cinco en el Hemisferio Norte, cinco en el Sur y los dos polos. La razón por la cual el Triángulo de las Bermudas es el más célebre es que allí tiene lugar el mayor número de viajes. Las otras zonas en cambio, aunque menos recorridas, presentaban también evidencias notorias de perturbaciones magnéticas temporales y espaciales.

La mayor parte de estas regiones se halla al este de las masas terrestres continentales donde las corrientes oceánicas cálidas que se dirigen hacia el Norte chocan con las frías que van hacia el Sur. Además, allí se encuentran también los puntos nodales en que las corrientes de superficie toman una dirección y las submarinas otra. Estas últimas fluyen tangencialmente, y al sufrir la influencia de distintas temperaturas provocan turbulencias magnéticas que afectan la comunicación radial y quizá también la gravedad. En algunos casos, y cuando se presentan condiciones especiales, provocan la desaparición de embarcaciones aéreas y de

superficie, haciéndolos dirigirse a otros puntos del tiempo o el espacio.

Sanderson pone de relieve un aspecto muy interesante de la extraña situación que se advierte en estas zonas cuando describe cómo algunos vuelos cuidadosamente programados suelen llegar con un asombroso adelanto. Hay aviones que han arribado con tanta anticipación con respecto a su itinerario, que la única explicación es que hayan encontrado un viento de cola de una velocidad de 800 kilómetros por hora, por ejemplo.

Tales incidentes pueden ser el resultado de vientos no registrados, pero parecen producirse con más frecuencia dentro del Triángulo de las Bermudas y otras, zonas tormentosas, como si dichos aviones se hubiesen encontrado con la anomalía pero hubiesen logrado sortearla o evadirse del «agujero del espacio» que ha costado la vida a tantos viajeros.

Hace cinco años se produjo un incidente en el aeropuerto de Miami que significó un salto en el tiempo y que nunca ha sido explicado satisfactoriamente. El aparato afectado fue un Boeing 727 de la National Airlines que, al hacer la aproximación para aterrizar desde el Nordeste, y cuando se hallaba dentro de la pantalla de radar del centro de control, desapareció abruptamente y por un lapso de diez minutos. Luego, reapareció y aterrizó sin dificultades. El piloto y la tripulación mostraron cierta sorpresa al advertir la preocupación del personal de tierra puesto que, según ellos, nada extraño había ocurrido.

A manera de explicación, uno de los funcionarios de control aéreo dijo a uno de los pilotos:

—Muchacho, durante diez minutos has dejado de existir.

En aquel momento, la tripulación verificó la hora en sus relojes y en los diversos instrumentos horarios del avión y descubrieron que todos estaban atrasados diez minutos respecto de la hora real. Fue algo particularmente notable, puesto que el avión había practicado un control horario de rutina veinte minutos antes del incidente, y en aquel momento no se advirtió ninguna discrepancia con el horario real.

Ivan Sanderson hace notar que nuestro planeta opera sobre la base del electromagnetismo y se pregunta si el Triángulo de las Bermudas y algunas otras zonas no funcionan como «…enormes máquinas generadoras de otro tipo de anomalías… ¿No podrían tal vez crear torbellinos, dentro o fuera de los cuales los objetos materiales quedarían sometidos a una continuidad de tiempo y espacio diferente?". Porque, aparte de las numerosas desapariciones ocurridas, en los últimos años se han producido un número inmensamente mayor de apariciones. Ocurrieron en todo el mundo, durante más de dos siglos y parecen seguir produciéndose, a pesar de los desmentidos oficiales y del hecho de que, en estricta lógica, son "imposibles». Ningún investigador de los acontecimientos del Triángulo de las Bermudas puede eludir los informes acerca de apariciones de OVNI.

Los OVNI han dado lugar a miles de documentos e investigaciones en los Estados Unidos desde 1947, en que se produjo la primera serie de visiones registrada en tiempos de paz. En el resto del mundo se han producido millares de apariciones; diez mil, solamente en 1966. Muchos millones de personas sostienen haber visto OVNI en Estados Unidos y en otros países. También han sido descritos por observadores competentes desde el punto de vista científico. Como dijo el doctor J. Allen Hyneck, ex asesor de la Fuerza Aérea en esta materia, «la inteligencia de los que se dedican a observar estos objetos, y de quienes han informado haberlos visto, es por lo menos normal. En muchos casos está por encima de lo normal y en otros es embarazosamente elevada».

Los OVNI han sido fotografiados con diversos grados de nitidez; se les ha observado siguiendo a aviones, en algunos casos los han interceptado o destruido, y en algunas ocasiones han aparecido en número considerable sobre capitales como Washington y Roma. Los comunicados del Gobierno de los Estados Unidos, de la Fuerza Aérea y la Marina han atribuido la mayor parte de las visiones a la Luna, a cometas, halos lunares, espejismos, bolas de fuego, estelas de condensación, estrellas, meteoros, planetas (Venus, especialmente), aviones de prueba, luces antiaéreas, fuegos artificiales, autokinesis (cuando un objeto observado parece moverse), «postespejismos" (cuando un objeto observado se desvanece tan lentamente que se le sigue viendo en otro lugar), fuegos fatuos, fraudes o, sencillamente, ilusiones ópticas masivas. Sin embargo, los informes acerca de OVNI siguen apareciendo y las diversas e importantes sociedades dedicadas a estudiarlos, así como una verdadera proliferación de libros sobre la materia, hacen que el tema se mantenga vivo. En todo caso, parece seguro que no son armas secretas pertenecientes a las potencias terrestres. Por cierto, durante la Segunda Guerra Mundial, cada uno de los dos bandos pensaba que los "cazas fantasmas» luminosos que revoloteaban junto a los aviones de combate eran armas secretas del enemigo. Como se ha observado con toda crudeza, si los OVNI fuesen armas secretas soviéticas, los rusos no lo callarían, por el orgullo que sentirían de haberlos inventado, y si fueran norteamericanas, los Estados Unidos no podrían mantenerlas fuera del alcance de su propia prensa. Es interesante anotar que aun cuando la posición oficial de la Fuerza Aérea estadounidense sigue siendo que los OVNI no tienen explicación, y por lo tanto no existen, su circular normativa AFR 80-17 dio instrucciones detalladas a los pilotos acerca de las medidas que deben adoptarse cuando se está a la vista de alguno de ellos.

Por una parte, muchas de las indicaciones de esta circular dejan en claro, que la Fuerza Aérea no descarta el seguir investigando estos fenómenos y, por otra, que los OVNI, tan a menudo desacreditados en las declaraciones oficiales, son muy persistentes.

Las instrucciones consisten «…en determinar si el OVNI constituye una posible

amenaza para los Estados Unidos y en utilizar los datos científicos o técnicos derivados del estudio de los informes que se refieren a ellos».

Aunque la circular declara con mucha seguridad que «La mayoría de los OVNI de los que se ha informado a la Fuerza Aérea han resultado objetos convencionales o familiares, que no representan peligro alguno para nuestra seguridad", agrega: "Es posible que otros países hayan desarrollado vehículos voladores de formas o propulsión revolucionarias».

En la declaración hay sin embargo algo paradójico; por una parte se dice que «con frecuencia, algunos OVNI han resultado ser aviones". Poco más adelante se agrega: "En vista de que se ha establecido que los aviones han sido la causa de algunos informes acerca de OVNI, dichos aparatos no deben reseñarse según las normas de esta circular", ya que el observador que informara acerca de un objeto de aspecto extraño no sabría si se trata de un avión o no, puesto que estaría operando en el aire. Además, la circular prescribe lo siguiente: »El comandante de cada base de la Fuerza Aérea deberá estar en capacidad de realizar investigaciones acerca de los OVNI. Al recibir información sobre alguno, deberá determinarse cuál fue la causa que provocó la visión".

La mayor parte del documento AFB. 80-17 está dedicada a establecer el orden jerárquico en que debe darse cuenta de las visiones de OVNI y a detallar las instrucciones para la investigación y el revelado de las fotografías que puedan tomarse de los objetos.

Se dan también instrucciones respecto de la información que el comandante puede proporcionar a la prensa local cuando le pregunten acerca de las visiones habidas en la región: «Como respuesta a las averiguaciones relativas a los OVNI avistados en las proximidades de una base de la Fuerza Aérea, el comandante puede entregar información a los medios de prensa o al público después que la visión haya sido plenamente identificada. Si el estímulo de la visión resulta difícil de identificar a nivel de la base, el comandante puede declarar que se está realizando una investigación y que las conclusiones serán entregadas por el organismo SAFOI de la Fuerza Aérea, una vez que se la haya completado. También puede expresar que la Fuerza Aérea revisará y analizará los resultados de la investigación. Cualquier otra pregunta que se desee hacer deberá formularse al SAFOI».

Traducido a lenguaje civil, esto quiere decir: «Si no se trata de un avión o de algo que usted pueda explicar, dígales que esperen y no hable de más…».

Como primer anexo a la circular se acompañaba un cuestionario a rellenar, compuesto de media docena de páginas llenas de diagramas, preguntas y respuestas posibles, destinado a servir de guía para una información exacta y secreta acerca de los OVNI. La pregunta número 13, por ejemplo, pide a la persona que informa que marque con un «sí", un "no" o con un "desconocido" el espacio relativo a las diversas

actitudes del OVNI que dice haber visto. Las preguntas están formuladas así: "¿Cómo actuaba el fenómeno?: ¿se movía en línea recta?, ¿permanecía inmóvil?, ¿aceleró de pronto para alejarse?, ¿se partió en pedazos y estalló?, ¿cambió de color?, ¿echaba humo?, ¿emitía una luz fuerte o parpadeaba?, ¿desaparecía y volvía a aparecer?, ¿giraba como un trompo?, ¿hacía ruido?, ¿tenía un movimiento ondulante u oscilante?».

Las preguntas son interesantes, en el sentido de que se leen como un resumen de lo que los observadores han informado después que han visto, o han creído ver, platillos voladores o cualquier cosa, excepto los hombrecillos verdes u otros humanoides que algunos han creído distinguir en el interior de los OVNI.

La Fuerza Aérea, que es tal vez el servicio más estrechamente relacionado con los OVNI, firmó un contrato con la Universidad de Colorado para elaborar un estudio final sobre los mismos, que fue puntualmente entregado en 1968. Este proyecto, bajo la dirección del doctor Edward A. Condón, director científico del informe, titulado «Estudio científico de los Objetos Voladores No Identificados», llegó a la conclusión, después de un estudio detallado acerca de una amplia gama de casos, de que la mayor parte de los informes presentados eran explicables de una manera u otra y que sólo un pequeño porcentaje no tenía explicación. Se concluyó también que la cantidad de tiempo y dinero empleado en investigar los OVNI no justificaba la información científica obtenida, dando a entender que cualquier nuevo esfuerzo sería inútil. Mientras tanto, las visiones de OVNI continuaron y se siguió informando sobre su presencia en los cielos de diferentes lugares del mundo, y también en el espacio, en vuelos individuales o masivos.

Aparte de los desmentidos oficiales, otra circunstancia que obviamente atenta contra un estudio serio acerca de los OVNI es el sentimiento generalizado acerca de la falta de seriedad con que los medios de comunicación se refieren a las visiones de estos objetos.

En el mes de octubre de 1973, cuando los testimonios de observadores aumentasen notoriamente, dando cuenta de visiones en Louisiana, Ohio, Mississippi, Minnesota, Georgia y Florida, y cuando entre ellos figuraron personas tan importantes como el gobernador de Minnesota y numerosos funcionarios de policía y soldados, se despertó suficiente interés entre el público como para que la prensa y las cadenas de radio se ocuparan frecuentemente del tema. La radio de la Columbia Broadcasting System, por ejemplo, ofreció a sus auditores un reportaje bastante detallado… ¡escrito en verso! Otra crónica aseguró que la policía de Detroit había preparado todo un procedimiento para arrestar a los ocupantes de los OVNI, incluso teniendo en cuenta su separación, en caso de que se trate de entes de sexo masculino o femenino (como si las diferencias biológicas terrestres pudieran darse en igual forma en los centenares de millones de planetas potencialmente habitados).

La persistencia de los testimonios y el no reconocimiento oficial del fenómeno provoca en los creyentes sentimientos como los expresados por E. J. Ruppelt, quien dirigió una investigación de la Fuerza Aérea sobre esta materia, en su libro *The Report on Unidentified flying Objects* (El informe sobre Objetos Voladores No Identificados):

¿Qué puede constituir una prueba? ¿Tendría un OVNI que aterrizar en la entrada al Pentágono que da hacia el río, cerca de las oficinas de los jefes del Estado Mayor? ¿O es prueba suficiente el que una estación de radar lo detecte, envíe un avión a chorro a interceptarlo, que el piloto del avión lo vea y lo identifique en su radar, hasta que el OVNI huya a una velocidad fenomenal? ¿Constituye prueba el que un piloto de otro avión a chorro dispare contra uno de esos objetos y luego insista en su versión, incluso luego de verse amenazado con ser sometido a una Corte Marcial?…

Los informes acerca de OVNI registrados en la zona sur de Florida - las Bahamas han sido y siguen siendo numerosos, mucho más que en cualquier otra región. Se les ha visto bajo aguas transparentes, en el cielo y viajando del cielo al mar y del mar al cielo. Los testimonios han provenido de observadores dignos de crédito y los lugares en que se han producido las visiones han dado pie a algunas teorías según las cuales su presencia está relacionada con las desapariciones que ocurren dentro del Triángulo de las Bermudas; o mejor dicho, para ser más explícito, que los OVNI han estado secuestrando aviones y barcos durante varias generaciones.

Uno de los partidarios más elocuentes de esta versión es John Spencer, autor del libro *Limbo of the Lost* (Limbo de los perdidos). El autor está familiarizado con los aviones, puesto que fue piloto de la Fuerza Aérea durante 10 años. Es además un estudioso del fenómeno de los OVNI y miembro de NICAP (Comité Nacional de Investigaciones sobre los Fenómenos Aéreos), un organismo investigador muy serio, que incluye entre sus miembros a altos funcionarios del Gobierno, la Marina y organismos especializados en cohetería de los Estados Unidos. Spencer comenzó a interesarse por el Triángulo de las Bermudas —al que prefiere llamar «Limbo de los Perdidos»— durante la época de la desaparición del submarino atómico *Scorpion*, que muchos relacionaron con otras pérdidas ocurridas dentro del Triángulo. Sin embargo, la pérdida de este submarino no constituyó un misterio, porque fue finalmente localizado a más de 650 km de las Azores, gracias, en parte, según Spencer, a los datos proporcionados gentilmente por los rusos a la Marina de los Estados Unidos. Luego siguió estudiando la zona de las desapariciones y, mediante la proyección de las pérdidas en un mapa, llegó a la conclusión de que la mayoría tienen lugar en la plataforma continental que va desde Cape May, en New Jersey (cerca de Nueva York) hasta el extremo de Florida, y aún más allá, siguiendo por el Oeste hacia el Golfo de México, y por el Sudeste hasta las Antillas. Incluye también un círculo de 700 km de radio con centro en las Bermudas, y todos los bancos de las Bahamas.

Spencer ha realizado estos estudios durante muchos años y piensa que la única explicación plausible en torno de la pérdida de aviones y barcos con sus tripulaciones y pasajeros, es que han sido y son arrebatados físicamente de los mares y cielos por los que viajaban. Señala:

Puesto que la desaparición total de navíos de más de 175 metros de largo, en mares totalmente en calma y a 80 km de la costa, lo mismo que la de aviones a punto de aterrizar, no *puede* ocurrir, según, las normas terrestres, y sin embargo, siguen ocurriendo, me veo obligado a concluir que se los están llevando de nuestro planeta.

El examen de los detalles de las visiones de OVNI, no sólo en nuestra época sino a lo largo de toda la historia escrita, le han llevado a creer que existen dos tipos principales de objetos: uno sería_el omnipresente «platillo volador", que mediría unos 25 metros de circunferencia, y el otro un enorme navío-madre, capaz de transportar una docena o más de "platillos", o tal vez grandes ejemplares de muestra de embarcaciones terrestres. Este gigantesco aparato espacial de transporte correspondería a los de enorme tamaño y forma oblonga o cilíndrica de los que algunas veces se ha hablado (llamándolos objetos "con forma de puro"), pero no con la frecuencia con que se menciona a los "platillos».

Spencer piensa que la razón de que se produzcan tantos «golpes» en el Triángulo, o Limbo, es que allí las oportunidades de capturar ejemplares humanos son más numerosas, ya que, en general, los presuntos captores parecen evitar las operaciones de aterrizaje y los contactos con seres humanos. La zona está atestada de viajeros por mar y aire, y a esos entes extraños les resultaría fácil entrar y salir de allí. Según su opinión, la fuerza motriz de los OVNI podría estar basada en una utilización muy sofisticada de las frecuencias radiales como propulsor. Esto explicaría los fallos electrónicos advertidos en casi todos los incidentes.

La teoría de Spencer acerca de la razón por la que los raptos espaciales se producen en tan grande escala resulta inquietante y es compartida por diversos otros investigadores, que parecen haber llegado a la misma conclusión de manera independiente. Sostiene que, entre el asombroso número de planetas de los demás sistemas solares situados dentro de nuestra galaxia (¡existen aproximadamente 1021 estrellas, cada una dotada presumiblemente de su sistema solar!), hay que suponer, de acuerdo con la ley de probabilidades, la existencia de civilizaciones altamente desarrolladas; en consecuencia, es posible que las poblaciones de otros planetas se hayan desintegrado en épocas remotas, debido al mal uso de la energía, y convertido en soles llameantes, sin haber dejado huella alguna de su historia, población y desarrollo científico y cultural. De ahí que los visitantes de otros mundos podrían estar interesados en mantener una reliquia viviente de la Tierra en otros planetas, o tal vez desean impedir el avance de nuestra actual civilización, antes que el mal empleo de la energía nuclear se convierta en un peligro para otros mundos. O tal vez tienen

otros motivos, que nos resulta imposible concebir.

Podría ser incluso que estas inteligencias foráneas estuviesen dispuestas a dejarnos seguir nuestro camino, observándonos, pero capturando ejemplares de muestra que conservarían como un ejemplo de la vida terrestre, tal como era antes de la autodestrucción del planeta, lo que, en el caso de los demás planetas, no habrían tal vez logrado realizar a tiempo.

Cuando se examinan las numerosas descripciones de los que quizás fueron OVNI *anteriores* a la era del aeroplano, se tiene la impresión de que la Tierra ha estado sometida desde hace mucho tiempo a la observación de otros mundos y otras civilizaciones. Sin embargo, puesto que a lo largo de toda su historia el hombre ha elevado la mirada al cielo en busca de signos y portentos (que casi siempre encontró), a veces resulta difícil establecer la diferencia entre los verdaderos OVNI (si es que lo eran) y los numerosos y rojizos fenómenos celestes, que han sido interpretados en formas diversas, como advertencias, estímulos o profecías. Un párrafo de los anales de Tutmosis III (1500-1450 A.C.), un faraón de la XVIII dinastía, podría constituir el primer testimonio acerca de un OVNI visto en la Antigüedad. A diferencia de lo que ocurre con algunos de los relatos visionarios de siglos posteriores, éste describe la desusada aparición con una laudable objetividad:

En el año 22, tercer mes de invierno, a la sexta hora del día, los escribas de la Casa de la Vida… notaron que un círculo de fuego se estaba acercando desde el cielo… su cuerpo tenía cinco metros de ancho y cinco metros de largo… se posaron sobre sus vientres… (luego) fueron a dar cuenta al faraón. Su Majestad estaba meditando sobre lo que estaba ocurriendo entonces… estas cosas se hicieron más numerosas que antes en el cielo… brillaban más que el sol radiante y se extendía hasta los cuatro pilares del cielo.

E1 ejército del faraón observó… Su Majestad estaba en el centro… Después de la cena estos círculos de fuego ascendieron a lo alto en el cielo, hacia el Sur.

El faraón hizo que se quemara incienso para restablecer la paz en la tierra, y ordenó que lo ocurrido fuese escrito en los anales de la Casa de la Vida… para que fuese recordado para siempre…

Cabe advertir que el faraón mantuvo el aplomo en medio de aquella tensión, como corresponde a un dios, que era como se le consideraba y como tal se consideraba a sí mismo, aunque posiblemente quedó algo confundido por esta manifestación de otros dioses superiores.

El Gilgamesh, narración épica de la antigua Babilonia, heredada probablemente de la anterior civilización sumeria, describe al héroe Etana cuando los dioses le transportaron más allá de la Tierra, hasta que estuvo tan lejos que el mar le parecía un estanque de agua y la Tierra un cereal. Esto es más o menos lo que habría visto, si hubiese contemplado el Mar Rojo, el Golfo Pérsico y las tierras vecinas desde una

gran altura, o una trayectoria orbital.

La ardiente visión presenciada por Ezequiel —«el torbellino del Norte… un fuego que se envolvía a sí mismo… del centro surgieron cuatro criaturas vivientes…»— ha sido citada con frecuencia como un OVNI que aterrizó y posteriormente llevó a Ezequiel como pasajero. Esta visión celestial, que tal vez era una nave espacial, se produjo en el siglo VII A.C. y es el tema de gran parte del Libro bíblico de Ezequiel. Recientemente fue objeto de una investigación, en el desusado libro alemán *Da Tat Sich Der Himmel Auf* (Los Cielos se abrieron), recientemente publicado en inglés con el título *The Space Ships of Ezequiel* (Las naves espaciales de Ezequiel). Fue escrito por Josef Blumrich, un diseñador e ingeniero de cohetes que ahora trabaja con la NASA en Huntsville, Alabama.

El doctor Blumrich comenzó su libro con la intención de desvirtuar la teoría, algunas veces avanzada, de que la visión de Ezequiel fue realmente una nave espacial. Sin embargo, a medida que avanzó en su investigación, advirtió que las detalladas alusiones de Ezequiel a la aparición que había visto tendrían perfecto sentido si las «ruedas dentro de las ruedas» se hubiesen referido a una propulsión similar a la del helicóptero, que habría permitido al cohete central flotar sobre la tierra. Comprobó también que los procesos habituales de aterrizaje y despegue de cohetes eran clara y detalladamente descritos por Ezequiel, cuando habla de los colores cambiantes según la velocidad, la explosión del viento, la velocidad de aterrizaje e incluso el traje del ocupante, con apariencia de tejido de asbesto. En vista de todo ello, Blumrich modificó su tesis y escribió un libro diametralmente opuesto al que había empezado, determinando por medio de referencias bíblicas, no sólo que Ezequiel había visto una nave espacial repetidamente, sino que el ser descrito por Ezequiel como Dios era, sencillamente, el capitán del cohete…

La descripción de Ezequiel no es sino una de una larga serie de relatos históricos acerca de lo que podrían haber sido OVNI de la Antigüedad, la Edad Media, el Renacimiento y la primera época moderna. Las diferentes formas en que los observadores los han descrito a lo largo de los siglos resultan curiosas, variadas y a menudo divertidas.

Pero su misma variedad parece proporcionar una línea de narraciones que se van confirmando, cuando pensamos que los que los vieron se han referido a ellos con el vocabulario que resultaba más natural a sus mentes desconcertadas. Podríamos suponer, por ejemplo, que Ezequiel utilizó términos como «león", "buey" y "águila» para describir algunas de las características del cohete, comparando lo que era tal vez el mecanismo de aterrizaje con el pie de una res (descripción, por cierto, bastante adecuada), ya que él, que pertenecía a una economía pastoril, estaba familiarizado con aquellos animales salvajes y domésticos.

Alejandro el Grande, que era a su vez un conocedor eminente del arte de la

guerra, comparó un posible OVNI, que en 320 A.C. interrumpió la marcha del ejército griego por el río Jaxartes hacia la India, con «grandes y brillantes escudos plateados».

Aristóteles (384-322 A.C.), aficionado al lanzamiento del disco de los atletas griegos, calificó los objetos que vio en el cielo de discos celestiales. Los romanos, más belicosos, los compararon, como Alejandro, con escudos o dardos feroces o flotas de navíos. Plinio, en el volumen II de su Historia natural (100 A.C.), escribió: «Durante el consulado de Lucius Valerius y Gaius Valerius, un escudo ardiente que despedía chispas recorrió el cielo de Este a Oeste».

Los hawaiianos describen los objetos que han estado observando durante unos mil años como *«akutele»* o espíritus voladores. En Europa, durante la religiosa Edad Media, los objetos movibles que aparecían en el cielo durante la noche se asemejaban a cruces.

(¿Será posible que ésta haya sido una de las cruces vistas por Constantino y que cambió la historia?) En algunas otras ocasiones, como Ezequiel, se las presentó bajo la forma de ardientes ruedas giratorias.

En la era de los descubrimientos y las exploraciones, los viajeros celestiales asumían, a ojos de los observadores, el aspecto de barcos, y más tarde, cuando se inventaron los globos, los OVNI fueron descritos en Francia como «brillantes globos rojizos." Durante el siglo XIX, en la ciudad de Vermont, famosa por sus telares, los que los veían los llamaban "husos aéreos».

Y, así como en épocas anteriores se les describió según los nombres que venían más rápido a los labios de quienes los veían, durante nuestra propia civilización los hemos llamado «platillos volantes" u "objetos con forma de puro." Como dato interesante, habría que señalar que, en 1947, durante los dos primeros días de visiones masivas en los Estados Unidos, en Iowa y luego sobre el pico Mount Rainier, en Washington, se les identificó primero como "discos" y luego "moldes de pasteles", y finalmente se les llamó "platillos».

Frank Edwards, viejo observador de fenómenos no explicados, piensa que la tremenda explosión ocurrida en Siberia el 30 de junio de 1908, en una zona desierta a lo largo del río Yenisei, cerca del lago Baikal (y en la que sólo murieron renos), no fue el resultado del choque de un meteorito contra la Tierra, como se pensó durante mucho tiempo, sino una explosión atómica producida por el estallido de una nave espacial. Cita al científico y escritor ruso Alexander Katzenev, quien declaró que, según recientes investigaciones, el daño que produjo la conflagración es idéntico al ocasionado por las explosiones atómicas causadas por el hombre en condiciones similares, con radioactividad prolongada y fusión de metales. No se ha recuperado ningún fragmento de meteorito, aunque, naturalmente, podrían hallarse enterrados a gran profundidad.

Edwards concluye: «En la catástrofe del río Yenisei, en 1908, perdimos un visitante del Universo…».

En su libro *The Case for the UFO's* (El caso de los OVNI), M. K. Jessup, un autor de considerable preparación científica, dada su condición de astrónomo y especialista en selenografía (experto en la Luna), opinó que las famosas desapariciones de barcos y los misterios del Triángulo de las Bermudas, como las que afectaron al *Freya*, al *Mary Celeste*, al *Ellen Austin* y a tantos otros, fueron causadas por OVNI. Pero Jessup va más allá del Triángulo y describe la desaparición de la tripulación completa del *Seabird*, un gran barco de vela, que se desvaneció *después* de enviar señales de saludo a un pesquero, cerca del puerto de Newport, en Rhode Island, en 1850. En el cuaderno de bitácora del Seabird se podía leer una nota escrita a 3,5 km del puerto, y en la mesa del comedor se halló dispuesta una comida completa. Aparentemente, el velero continuó su ruta hacia el puerto donde estaba anclado habitualmente, fue a vararse en la playa —«como llevado de la mano de un gigante"— y por la noche, aunque estaba firmemente enclavado en la arena, desapareció en medio de una tormenta. Tras examinar estos incidentes náuticos, Jessup llegó a la conclusión de que tales desapariciones eran "casi imposibles de explicar, excepto *hacia arriba*… Algo operaba desde arriba, con gran poder y velocidad de acción…". Luego adelanta una sugerencia acerca del "rigor selectivo… cierta evasión y carácter secreto…" agregando que "son todos atributos de la inteligencia».

Jessup creía que el desarrollo de nuestra era aeronáutica «es de un gran interés para nuestros vecinos del espacio» y que allí podría estar la explicación del creciente número de visiones de OVNI habidas en años recientes, que estuvieron concentradas en gran medida en la zona del Triángulo situada frente a la costa de Florida y alrededor de Cabo Kennedy. El 10 de enero de 1964 se dio allí el caso de un OVNI que entró en el radio de seguimiento del radar durante el lanzamiento de un cohete Polaris y que la pantalla lo siguió en su extraño curso durante catorce minutos, antes de volver a enfocar al Polaris.

Aunque ampliamente comentada por los que se encontraban presentes, esta aparición nunca fue registrada por la prensa, posiblemente porque los misterios no suelen robustecer la confianza del público. La teoría de Jessup acerca del «interés" de los OVNI en nuestra era aeronáutica —desplazado hacia nuestra era espacial, desde la muerte de aquélla, en 1959— se ha visto considerablemente robustecida por algunos acontecimientos muy recientes. Durante los lanzamientos de algunos cohetes, sobre todo los Géminis 4 y 7, se han observado algunos OVNI. Los astronautas del Géminis, McDivitt y Borman, observaron un "duende" que avanzaba en paralelo a su nave y pensaron por un momento que podría ser necesario emprender una acción evasiva. Luego se informó que otro "duende" había seguido al Géminis 7. El vuelo del Apolo 12 hacia la Luna se vio "escoltado" por dos OVNI, uno al frente y otro

detrás, cuando se hallaba a 210.000 km de la Tierra, en el espacio exterior. Su presencia llevó al astronauta Gordón a comentar que eran "muy brillantes y parecían hacernos señales luminosas". Aunque desde entonces no ha habido confirmación del Centro Espacial de Houston o de la NASA, estas luces también fueron notadas por varios observatorios europeos. Más tarde, durante el mismo vuelo, los astronautas vieron otra luz brillante, que calificaron de "tan grande como Venus», y que se situó entre ellos y la Tierra durante alrededor de diez minutos, para luego desaparecer.

Aunque debe tenerse en cuenta que estos objetos podrían ser cualquier cosa no identificada, incluso partes de los cohetes impulsores u otros restos flotantes en el espacio, las actividades de tales OVNI, así como su capacidad para aparecer y desaparecer, parecen sugerir una dirección no orbital e independiente.

En el *Informe Condón*, el doctor Franklin Roach se refirió a las supuestas visiones de OVNI por parte de los astronautas, señalando que «las condiciones en que los astronautas hicieron esas observaciones son similares a aquellas en que se encontrarían una o dos personas que viajaran en el asiento delantero de un automóvil pequeño, sin ventanillas traseras o laterales y con un parabrisas muy sucio y parcialmente cubierto». Llevada a su conclusión lógica, esta observación daría a entender que nada que los astronautas pudiesen haber advertido por medio de la observación visual sería digno de crédito.

Como ha ocurrido con muchos otros investigadores de OVNI e incidentes ocurridos dentro del Triángulo, Jessup quedó convencido de que había una censura encubierta que ocultaba muchas informaciones y acontecimientos importantes. El último libro que publicó antes de su muerte se refería a las alusiones bíblicas a «platillos volantes" y también se refería a la cuestión de cómo el magnetismo controlado puede producir invísibilidad, que es una proyección de la "teoría de campo unificado» de Einstein y que Jessup consideraba la clave, tanto de las repentinas apariciones y desapariciones de OVNI como de barcos y aviones. El día de su muerte, 20 de abril de 1959, se encontraba en Miami y, según el doctor Manson Valentine, su amigo de muchos años y una de las últimas personas con quien habló, estaba muy deprimido. El doctor Valentine le había invitado a cenar la noche del 20 de abril; Jessup aceptó, pero no llegó. Murió dentro de su coche, estacionado en el parque municipal de Dade, envenenado con monóxido de carbono proveniente del tubo de escape, que había sido conectado hacia el interior del automóvil por medio de una manguera. Debido tal vez a la insistencia de Jessup en ciertos aspectos de la intervención de otros mundos en asuntos de este planeta, hay quienes piensan que su muerte no fue auto-provocada y que el incidente es una muestra de los peligros que se corren al investigar muy de cerca en este campo.

El doctor Manson Valentine, zoólogo, arqueólogo y oceanógrafo, ha estudiado durante varias décadas los extraños acontecimientos del Triángulo de las Bermudas,

situándose en el Triángulo mismo, en Miami, las Bahamas y otras islas. Como investigador *in situ* es una fuente excelente para determinar tanto lo que ha ocurrido allí en el pasado como lo que está ocurriendo ahora. Mucha de la información de que dispone, especialmente la que recogió en sus últimas conversaciones con Jessup resulta tan asombrosa, que preferimos reseñarla con sus propias palabras, en sus respuestas a las siguientes preguntas:

¿Cuánto tiempo lleva usted interesado en la observación de los fenómenos del Triángulo de las Bermudas?

Durante más de veintiocho años, desde la desaparición de los PBM, en 1945. He reunido datos sobre las desapariciones, he entrevistado a supervivientes de los hechos y guardo anotaciones acerca de los testimonios relativos a OVNI que fueron avistados en la zona en el momento de las desapariciones.

¿Ha habido un aumento notorio de visiones de OVNI en la región actualmente?

En esta región se producen más visiones que en ningún otro lugar. Ha habido muchas visiones recientes de aviones que sabemos que no son tales, y de naves submarinas que sabemos que no son submarinos normales.

El capitán Dan Delmonico vio recientemente uno de estos artefactos, en abril de 1973. Es un marino de toda la vida y un observador tranquilo y de gran reputación. Tuvo dos visiones casi idénticas de un objeto no identificado, bajo las aguas trasparentes de la Corriente del Golfo —ambas aproximadamente en la misma zona —, a más o menos un tercio de la distancia de navegación entre Great Isaac Light, al norte de las Bimini y Miami, donde las aguas de la Corriente del Golfo son muy profundas. Ambas visiones se produjeron alrededor de las cuatro de la tarde, cuando el mar estaba en calma, el oleaje era normal y había una visibilidad excelente.

En ambos casos, hubo un objeto blanco-grisáceo, liso, y de una forma parecida a la de «un puro muy grueso, de bordes redondos», que pasó rápidamente bajo la proa de su embarcación. Delmonico calculó que su tamaño era de unos 45 a 60 metros de largo, y su velocidad de por lo menos 100 a 110 km por hora. Cuando lo vio, de pronto, parecía que iba a chocarle y le dio la impresión de que se aprestaba a salir a la superficie justo delante de él. Pero, quizás advirtiendo su presencia, después de pasar directamente por debajo de su embarcación, el objeto se hundió y desapareció. No hubo turbulencias ni una conmoción apreciable. El objeto no mostraba aletas, elevadoras ni ninguna otra protuberancia que alterase la superficie lisa. Tampoco tenía ventanillas u ojos de buey.

Los pilotos de aviones y las tripulaciones de barcos han visto OVNI con tanta frecuencia en los cielos del Triángulo, que ya se han convertido en algo muy trivial, en especial sobre la Lengua del Océano. Lo que resulta más inquietante es la presencia de algunos de estos objetos revoloteando o suspendidos sobre las cumbres de los árboles, en el pantano Okefenoke.

Algunos soldados y yo mismo los hemos visto. En una ocasión observé uno que tenía un rayo azul apuntando hacia las aguas de un lago. Tal vez estaba cargando agua o incluso muestras para el estudio de la fauna local. Cuando se produjo el apagón de abril de 1973 en Florida meridional, fueron vistas algunas luces azul-verdosas y azules en el cielo, especialmente en Turkey Point, donde está situado un reactor nuclear.

Durante el gran apagón ocurrido hace algunos años en la costa del Este, fueron observados alrededor de una docena de OVNI.

¿Tiene usted alguna teoría acerca de la propulsión de los OVNI?

Hay varias que son posibles. Un método que resulta útil solamente dentro de nuestra atmósfera, consistiría en que una nave con forma de disco y con un perímetro de generadores de rayos catódicos viajase rápidamente en cualquier dirección, sencillamente al hacer funcionar los generadores situados en el extremo frontal o en un costado, según el rumbo deseado. Luego los generadores ionizarían el aire situado frente al vehículo, causando un vacío dentro del cual podría moverse. Estas bolsas de aire ionizado dejados por los OVNI podrían muy bien ser la causa de las turbulencias de aire claro advertidas por los pilotos.

Otro de los métodos se asemeja al de los actuales aviones a chorro, pero sería infinitamente más rápido; cercano, en teoría, a la velocidad de la luz. Los reactores estarían basados en la fusión, y no en la fisión atómica, y sólo se necesita materia y agua fusionables. Este tipo de propulsión explicaría tal vez que se hayan visto OVNI «succionando» agua desde algunos lagos interiores.

Hay otra teoría que supone un cambio de tiempo y dimensión basado en campos electromagnéticos especiales.

¿Existía, según el doctor Jessup, una relación entre los OVNI y el Triángulo de las Bermudas?

Tenía una teoría, según la cual el poder de los campos magnéticos podía transformar y transportar materia desde una dimensión a otra… Creía que los OVNI podían entrar en nuestra dimensión y luego salir, llevándose muestras de seres humanos o de otro tipo.

Además, pensaba que algunos de los accidentes habían sido provocados por los rayos catódicos de los OVNI, que habrían creado un vacío en el cual se desintegraban los aviones que penetraban en aquel campo. Esto es probablemente lo que le ocurrió a Mantel. (Nota: el 7 de enero de 1948, el capitán Thomas Mantel y varios otros pilotos de la base Godman, en Fort Knox, persiguieron con sus Mustangs P-51 a un OVNI «de enorme tamaño" que habían observado durante el día, cerca de la base. Cuando Mantel se elevó persiguiéndole, algunos testigos lo vieron desintegrarse. Una declaración posterior de la Fuerza Aérea sostuvo que el capitán "perdió el control mientras trataba de alcanzar el planeta Venus y que el avión se destrozó al caer en picado».) Mantel voló demasiado cerca del platillo y cayó dentro del campo ionizado. Su aparato estalló en tantos pedazos, que no se pudo encontrar ninguno mayor que un puño. Todos los que se hallaron estaban perforados, como si hubieran sido horadados por pequeños gusanos.

Esto podría haberle ocurrido también al Constellation que Bob Brush (un piloto de avión comercial) vio estallar cerca de Gran Inagua, en las Bahamas, en octubre de 1971.

Bob iba volando en un DC-6 y captó en su radar al Constellation, que volaba bajo y tal vez con dificultades. De pronto explotó, lo que provocó una llamarada que encendió el cielo de un horizonte al otro. La explosión fue tan brillante que le hizo daño en los ojos, lo que era absolutamente desusado. Una embarcación que se hallaba en las cercanías recogió un manual de vuelo que Bob pudo examinar luego. Estaba acribillado de pequeños agujeros, igual que los restos del avión desintegrado de Mantel.

Sean lo que fuesen los OVNI parecen crear un torbellino magnético temporal y un tipo de ionización que puede causar la desaparición o la desintegración de barcos y aviones.

Antes de morir, Jessup creía que estaba a punto de descubrir la base científica de lo que estaba ocurriendo, que para él resultaba explicable según la «teoría de campo unificado» de Einstein.

¿Podría usted darnos una explicación simple de lo que es esa teoría?

La base está en que todos nuestros conceptos de espacio-tiempo y materia-energía no son entidades separadas, sino transmutables en las mismas condiciones que la perturbación electromagnética. En realidad, la teoría de campo unificado ofrece otra explicación acerca de cómo los OVNI podrían materializarse y desaparecer tan repentinamente.

En la práctica, es algo que tiene que ver con los campos magnéticos y eléctricos, de la siguiente manera: un campo eléctrico creado en un anillo induce un campo

magnético en ángulo recto con relación al pri-mero. Cada uno de estos campos representa un plano del espacio. Pero, puesto que existen tres planos del espacio, debe haber un tercer campo, que posiblemente es gravitacional. Mediante el enlazamiento de generadores electromagnéticos, de forma que produzcan un pulso magnético, sería posible crear este tercer campo, a través del principio de la resonancia. Jessup me dijo que pensaba que la Marina de los Estados Unidos tropezó inadvertidamente con esto durante un experimento de guerra que se realizó en un destructor y que recibió el nombre de Experimento Filadelfia.

¿Qué era el Experimento Filadelfia?

Según Jessup, era una experiencia secreta que la Marina realizó durante la guerra, en 1943 en el mar, frente a Filadelfia. Su finalidad era verificar el efecto de un fuerte campo magnético sobre una embarcación de superficie tripulada. Esto había de realizarse utilizando generadores magnéticos *(degaussers*). Se emplearon generadores pulsadores y no pulsadores, para crear un enorme campo magnético sobre y alrededor de un barco inmovilizado. Los resultados fueron tan sorprendentes como importantes, aunque tuvieron consecuencias posteriores muy desafortunadas para la tripulación. Cuando empezó a realizarse la experiencia surgió una luz verdosa y opaca, similar a la luminosidad gris brumosa que según los testimonios de supervivientes de que disponemos se produce durante los incidentes del Triángulo de las Bermudas. Muy pronto, el buque entero estaba cubierto por este velo verde y la nave, con tripulación y todo, empezó a desaparecer de la vista de los que se hallaban en el muelle. Sólo podía verse la línea de flotación. Posteriormente se dijo que el destructor había aparecido y desaparecido en Norfolk, Virginia, lo que podría ser el resultado de un viaje invisible de prueba y relacionado con un fenómeno de cambio en el tiempo.

Un ex miembro de la tripulación informó que el experimento resultó exitoso, y que se produjo un campo de invisibilidad de forma esférica que se extendía a lo largo de cien metros, desde un haz al otro, dejaba ver la depresión causada por el barco en el barco, pero no el barco mismo. Al intensificarse la fuerza del campo empezaron a desaparecer algunos marinos que tuvieron que ser hallados mediante una búsqueda al tacto y vueltos a la visibilidad mediante una especie de técnica de recuperación manual. Otros quedaron tan lejos de sus dimensiones materiales que sólo pudieron ser detectados y devueltos a la normalidad mediante un aparato electrónico especialmente diseñado. En aquellos casos, cuando un compañero no podía ser visto ni oído, la tripulación solía decir. «Se quedó pegado en melaza». Lo que se había producido realmente era un estado de animación suspendida, cuya recuperación completa podía convertirse en un serio problema. Se rumoreó que muchos marinos fueron hospitalizados, otros murieron y otros resultaron con perturbaciones mentales.

En general, la capacidad física pareció haber aumentado. Algunos tripulantes conservaron los efectos de la transmutación causados por el experimento, y desaparecían y reaparecían temporalmente, en casa o mientras iban por la calle o estaban sentados en bares y restaurantes causando asombro y consternación entre transeúntes y camareros. De pronto, cuando la llevaban a tierra, la bitácora del buque estalló en llamas, con insultados desastrosos para el que la llevaba.

¿Presenció el doctor Jessup estos incidentes?

Yo no sé cuántas de las cosas que me contó fueron vistas por él, pero en todo caso las investigó muy acuciosamente. Tenga en cuenta que no era un escritor «maniático», sino un científico y astrónomo famoso y distinguido. Estuvo a cargo del mayor telescopio reflector del Hemisferio Sur, dirigió diversos proyectos relacionados con eclipses, fue el descubridor de las estrellas dobles y tenía una trayectoria científica brillante. La razón por la que estuvo relacionado con el Experimento Filadelfia fue que un hombre que alegaba haber sobrevivido a la prueba, llamado Carlos Allende (o Carl Allen) le escribió en 1956, en relación con su libro *El caso de los OVNI*. Además, había gran similitud entre su teoría y lo ocurrido durante el experimento. Allende comenzó a escribirse regularmente con Jessup, quien respondía, naturalmente, como cualquier autor a un admirador. Algún tiempo más tarde, la Oficina de Investigación Naval (ONR) le pidió que viajara a Washington. Recuerde que la censura había encubierto el Experimento Filadelfia, con excepción de un pequeño artículo publicado en un periódico de aquella ciudad. Le enseñaron un ejemplar de su libro, que había aparecido misteriosamente en las oficinas de la ONR, y que estaba lleno de anotaciones relativas a sus teorías, al Experimento y a las actividades de los OVNI. Luego le preguntaron si reconocía la letra, que al parecer pertenecía a tres personas distintas. Cada una había identificado sus notas con sus iniciales. Jessup creyó reconocer uno de los escritos y la firma anexa como perteneciente a Allende y entregó las cartas de éste a la ONR. Posteriormente, el Departamento de Marina ordenó reproducirlas en Texas, creo. Se hicieron 25 copias exactas del libro marcado, con las notas impresas en rojo. Según Jessup, quien recibió tres ejemplares, le dijeron que aquello sólo circularía en los niveles más altos del Departamento. La Marina nunca admitió nada, oficialmente, pero sin duda estaban interesados en el libro. Jessup me dijo también que la Marina trató de ubicar a Allende por medio del remitente de su correspondencia, pero no lo consiguió. Los otros comentaristas tampoco fueron nunca identificados.

¿Por qué se mató Jessup?

Si es que se suicidó, lo hizo probablemente por la extrema depresión en que se hallaba sumido. La Marina le había pedido que siguiera trabajando en el Experimento Filadelfia, o en otros proyectos similares, pero se negó, porque estaba preocupado respecto de sus peligrosas ramificaciones. También estaba abatido por la crítica de sus libros hecha por el mundo científico y académico.

Dijo usted «si *es que se suicidó*». *¿Existe algún motivo para pensar que lo mataron*?

Hubo algunos comentarios en ese sentido. Algunos lo pensaron y tal vez pudo salvarse. Cuando lo encontraron estaba todavía con vida… Tal vez dejaron que se muriera. Sus teorías eran muy avanzadas y tal vez había gente o influencias que deseaban evitar que se propagaran. Es curioso que el ejemplar del libro de la Marina lleno de anotaciones que pertenecía a Jessup y otro que regaló a Briant Reeves (otro escritor especializado en OVNI) desaparecieron del correo cuando fueron enviados a otras personas.

¿Está usted de acuerdo con las teorías de Jessup?

En general, sí. Toda la cuestión del magnetismo es por ahora un misterio. Si desarrolláramos las sugerencias contenidas en la teoría del campo unificado de Einstein, que relacionan los campos gravitacionales y electromagnéticos con la teoría del espacio-tiempo, y si los campos magnéticos fuesen suficientemente fuertes, esa sería la causa de que los objetos y la gente cambien de dimensión, haciéndose invisibles. La respuesta a la cuestión del Triángulo de las Bermudas se halla tal vez en las aberraciones o *controles* electromagnéticos, que se evidencian sólo en algunas épocas, cuando son activados por casualidad o a propósito, y parece posible que la presencia de los OVNI cree las cargas de energía requeridas.

¿Por qué cree usted que existe esa concentración de incidentes en el Triángulo de las Bermudas?

Creo que es posible que los seres inteligentes que dirigen a los OVNI no estén sólo tomando muestras y verificando nuestro progreso científico, como lo demuestra su interés por Cabo Kennedy y nuestras pruebas espaciales, sino que están retornando a lo que podrían ser antiguos recintos sagrados o quizá centros o estaciones generadores de energía que actualmente están cubiertos por el mar. En años recientes hemos descubierto, cerca de las Bimini y en otros lugares de las Bahamas, grandes construcciones en el fondo del mar que constituyen indicios de que allí existía hace

miles de años una civilización muy desarrollada. Resulta más que curioso que hayan ocurrido tantos incidentes en esta zona y que haya habido tantas visiones de OVNI, no sólo en el cielo, sino también entrando y saliendo del océano.

¿Qué podemos hacer respecto de los OVNI y de la amenaza que significan?

En este momento no podemos hacer nada. No creo que exista mucho peligro para la mayor parte de los viajeros, y tal vez las personas que han desaparecido están vivas todavía, en otro lugar o dimensión. Me parece, sin embargo, que es importante estudiar la situación y tratar de idear alguna forma de comunicación con ellas. Eso es lo que muchos de nosotros estamos intentando.

En vista de lo que obviamente podría hacerse, deberíamos considerarnos afortunados de que sus actividades hayan sido tan benevolentes hasta ahora, aunque siempre existe la posibilidad de que estos visitantes no provengan de los mismos lugares en el espacio exterior o interior y no tengan las mismas nociones «conservacionistas» acerca de nuestro planeta y sus habitantes.

Si nuestros grandes apagones han sido causados por naves del espacio, deliberada o inadvertidamente, es notable que ni un sólo accidente relacionado con daños sufridos por personas haya sido atribuido a los cortes de energía ocurridos durante esos períodos.

Cabe señalar que tanto el gran apagón del Nordeste, en 1965, como la falla de energía ocurrida en Miami en 1973 fueron seguidas de informes locales acerca de OVNI. Durante el apagón del Nordeste, hubo observadores que advirtieron una bola roja y brillante de 30 metros de diámetro en Syracuse. Entre ellos se hallaba el subcomisionado de la Agencia de Aviación Federal. Fueron vistos OVNI también sobre Nueva York, Newark y Filadelfia y en numerosos lugares de Massachusets, Rhode Island y el estado de Nueva York. El desperfecto en los motores sufrido por automóviles que se hallaban cerca de los lugares donde fueron vistos OVNI tiene relación con los fallos eléctricos y de radio que suele caracterizar su presencia y que ha sido confirmada por tantos pilotos de aviones y barcos, dentro del Triángulo de las Bermudas.

Sin embargo, es evidente que muchas personas aceptaron de antemano la explicación de los OVNI, como causantes del apagón y de las perturbaciones en los sistemas eléctricos y de comunicaciones, y en el campo magnético de la Tierra. La noche del incidente estaban particularmente predispuestas a descubrir visitantes celestes, sobre todo porque no había luces que interfirieran y era una oportunidad óptima para examinar los cielos.

En todo caso, aunque el lugar en que se produjo el fallo del circuito que provocó

el gran apagón de 1965 ha sido identificado (el Sir Adam Beck No. 2, en el río Niágara), la causa original no ha sido explicada y el comentario que alguien hizo después de la investigación sigue siendo cierto: «El apagón causado por el fallo de la red de energía del Nordeste ha creado uno de los mayores misterios en la historia de la civilización moderna».

Varios de los más persistentes observadores del Triángulo de las Bermudas coinciden al señalar que, puesto que no existe una explicación terrenal acerca de las desapariciones de tantos barcos y aviones, la explicación podría ser extraterrestre: captura de naves y personas por intermedio de los OVNI. Además, la mayor parte de las visiones de estos objetos hablan de luces de distintos colores e intensidades advertidas durante la noche y algunas de las más espectaculares desapariciones de aviones se han caracterizado por las extrañas luces advertidas en el cielo. Eso fue lo que ocurrió en la época del Vuelo 19 y nuevamente en el caso del *Star Ariel*. Sin embargo, aunque existen ciertas coincidencias acerca de las desapariciones de aviones y barcos, no la hay respecto del lugar desde el cual vendrían los OVNI.

Cualquier punto del espacio exterior, con sus billones de planetas posiblemente habitados, podría ser una fuente plausible del origen de estas visitas, salvo que el tiempo del viaje, calculado en años luz, llevaría buena parte de la vida de una persona, o varias vidas. El viaje a la estrella más cercana, nuestro propio Sol, tomaría sólo ocho minutos, medido en unidades de tiempo-luz, pero la siguiente estrella más próxima, Alpha Centauri, está a 4,3 años-luz de distancia. Sin embargo, es posible que la duración de una vida humana, tal como ahora la concebimos, sea muy distinta a la conocida en los planetas de las estrellas lejanas. Además, en años recientes han surgido nuevas teorías relacionadas con el límite de la velocidad —velocidad de la luz, curvatura del espacio, y relaciones entre tiempo, masa y energía— que podrían terminar por modificar nuestro concepto acerca del tiempo necesario para viajar a otras galaxias.

Algunos teóricos sugieren que la fuente de las visitas podría hallarse más cerca de la Tierra, tal vez en los océanos de la Tierra misma. Ivan Sanderson, en su libro *Residentes invisibles*, señala que casi tres cuartos de la Tierra yacen bajo el agua (hay 400 millones de km2 de agua, y sólo 150 millones de tierra) y que los seres que respiran en la atmósfera y existen sobre el fondo terrestre del «océano de aire» viven bastante cerca de la superficie terrestre, mientras que los que respiran dentro del agua no están limitados a permanecer en el fondo de la hidrosfera y disponen de un volumen cúbico inmensamente mayor para operar y desarrollarse; por esto sugiere lo siguiente:

… En este planeta existe una «civilización» (o civilizaciones) submarina que ha permanecido y evolucionado aquí durante mucho tiempo y hay seres inteligentes que han llegado desde otros lugares y que prefieren usar el fondo de la hidrosfera y

posiblemente también las capas superficiales de la litosfera que está debajo de aquélla. Sobre ella, o dentro de ella, residen y desde allí operan.

Sanderson señala que si una civilización como ésta ha podido desarrollarse bajo el agua, actualmente se encontraría mucho más adelantada que la que vive en la superficie y que abandonó el mar hace tantos billones de años, para vivir sobre la tierra. Al permanecer en el océano habría tenido la ventaja inicial de mantenerse en su ambiente original, para luego crecer con el tiempo preocupándose muy poco de lo que ocurría en tierra firme.

La presencia de seres y actividades tecnológicas tan adelantadas bajo los mares del mundo ha sido tal vez la causa de las numerosas leyendas conservadas a lo largo de la historia y que se recogen incluso hoy, en una época en que los acontecimientos desusados se advierten y registran con mucha mayor precisión que en épocas anteriores. Esto explicaría los OVNI de mar a aire vistos en el Triángulo de las Bermudas, y también el especial interés de los OVNI por los avances tecnológicos que se advierten en Florida y aguas adyacentes. En cuanto a la verdad sobre su existencia, podría ser cuestión, no tanto de que nosotros los descubriéramos, como de que ellos nos descubriesen y vieran en nosotros una fuente de peligro para su propio medio ambiente.

En cuanto a la posibilidad de que los OVNI vengan volando desde otra dimensión, para secuestrar aviones, barcos y personas de la nuestra, existe la teoría relativa a las otras dimensiones, coexistentes, que a su vez tiene relación con la teoría de la materia negativa: una Tierra negativa y mundos coexistentes. Todo ello resulta menos fantástico ahora que hace varias décadas, cuando fue sugerido por primera vez.

El almirante Richard Byrd, un famoso explorador y piloto que voló en varias ocasiones sobre los intensos campos magnéticos de los Polos, transmitió por radio un mensaje increíble mientras volaba sobre el Polo Sur, en 1929. Dijo que estaba penetrando a través de una niebla luminosa en una zona cubierta de vegetación y con lagos sin hielo.

Agregó que veía grandes bestias, como bisontes y otros animales y seres que parecían hombres primitivos. La transmisión se perdió casi inmediatamente y el informe del almirante fue atribuido a cansancio nervioso momentáneo o a una alucinación. Tanto su hazaña como su testimonio quedaron posteriormente sin publicarse, pero el hecho de que Byrd hubiera transmitido aquel informe no hizo ningún bien a su reputación, en los círculos científicos. Lo que resulta extraño es que cierto número de personas que iban habitualmente al cine en los años veinte están seguras de haber visto noticieros acerca del vuelo de Byrd que incluían escenas de «la tierra más allá del Polo". Pero es posible que, después de haber leído acerca del incidente, hayan confundido otros noticieros que mostraban las hazañas del

Almirante con el del controvertido incidente. El hecho mismo ha sido relegado al mundo de la leyenda y muy pocas veces se hace alusión a él, salvo por los creyentes en el culto a la "tierra hueca», que suponen que el almirante voló a través de un agujero en la Tierra, y no en otra dimensión, como se ha sugerido para explicar las desapariciones en el Triángulo de las Bermudas.

En todo caso, parece existir una similitud entre los campos magnéticos del tipo supuestamente creado por el Experimento Filadelfia y las condiciones existentes sobre los polos, siempre suponiendo que el vuelo del almirante Byrd fue hecho en circunstancias en que se hallaba en total control de sus facultades.

Al examinar la amplia gama de explicaciones desusadas que dan muchos serios y calificados investigadores de los incidentes del Triángulo de las Bermudas, no podemos dejar de recordar el epigrama de Haldane: «El Universo no es sólo más extraño que lo que imaginamos, sino más extraño que lo que *podemos* imaginar».

Entre las diversas razones que se citan para justificar las inexplicables desapariciones que acabamos de enumerar existen las siguientes: entes del espacio exterior o interior capturarían en forma selectiva a seres humanos; existiría un agujero dimensional en el cielo, al que los aviones pueden entrar, pero del que no pueden salir, que se ha denominado «un desgarrón magnético en la cortina del tiempo» y, en tercer lugar, que habría ciertos vértices o torbellinos magnéticos que serían la causa de la desaparición de los aviones, o de su traslado a otra dimensión.

Estas teorías no son ni más ni menos fantásticas que aquella otra que predica la existencia, dentro del Triángulo, de grandes complejos de energía, antiguas máquinas o fuentes energéticas de una civilización anterior que yacen en el fondo del océano, dentro del área del Triángulo, y que incluso ahora podrían ser ocasionalmente accionadas por aviones que, al sobrevolarlas, crean torbellinos magnéticos y provocan perturbaciones magnéticas y electrónicas. En cierto sentido, estos aviones desencadenarían, en un momento preciso y bajo determinadas condiciones, la causa de su propia destrucción. Sin embargo, aunque esta teoría es tal vez la menos plausible (según nuestras normas comúnmente aceptadas), de todas las sugeridas en este y en otros capítulos, hay algunas características de la zona en cuestión y de su historia geológica que sugieren la existencia de un punto de unión entre ella y las que hemos señalado anteriormente.

Para examinar esta nueva teoría debemos volver atrás en el tiempo y en la vida del océano y de la civilización humana.

Capítulo 7

Una sugerencia del pasado del Océano

SE ACEPTA GENERALMENTE QUE GRANDES PORCIONES de la superficie de la Tierra estuvieron en alguna época bajo el agua, y que otras que ahora están sumergidas fueron parte de la superficie terrestre. Esto ya fue advertido por los naturalistas de la Antigüedad, cuando encontraron restos fósiles en el desierto, y por los de nuestra época, que han hallado esqueletos de ballenas en zonas tan al interior de los continentes como Minnesota e incluso las montañas del Himalaya. Por otra parte, existen amplias pruebas de que el desierto del Sahara fue alguna vez un mar interior. Existe, pues, un acuerdo general en cuanto a los intercambios en gran escala entre la tierra y los océanos ocurridos en el mundo entero, pero hay un aspecto que resulta particularmente importante para el estudio de los cambios de nivel en la tierra y el mar ocurridos dentro del Triángulo en épocas comparativamente recientes, y es el relativo a la oportunidad exacta en que se produjeron.

Sabemos que durante la edad de los hielos existía un enorme volumen de agua del océano dentro de la zona de glaciares de una profundidad de varios kilómetros que cubrían grandes extensiones del Hemisferio Norte, que estaba congelada. Hace unos 12.000 años, cuando los glaciares comenzaron a derretirse, debido a cambios de clima cuyas causas no están claras todavía, las aguas del planeta se elevaron, sumergiendo islas y tierras de la costa, convirtiendo istmos en estrechos y grandes islas en llanuras submarinas. Se estima que el nivel de las aguas del océano era unos 200 o más metros más bajo que el actual, en el momento en que el Tercer Glaciar comenzó a derretirse.

Además, muchas tierras que estuvieron alguna vez sobre las aguas pueden haber quedado aún por debajo de ese nivel, debido a la actividad volcánica que se produjo, en el mismo momento, o con posterioridad a la inundación, para usar la terminología bíblica utilizada quizá para describir estos acontecimientos.

Casi todas las razas y tribus del mundo han conservado vivas narraciones acerca de las anteriores destrucciones universales causadas por incendios, inundaciones, terremotos, explosiones o trastornos y mutaciones de la Tierra toda. En la mayor parte de los casos, sólo un superviviente, junto con su familia y algunos animales elegidos, han logrado iniciar una nueva vida, como lo hiciera Noé, en un nuevo mundo, una vez que las perturbaciones cesaron y las aguas recuperaron su nivel. Pero Noé fue sólo un superviviente, el que resultaba familiar a los herederos de la tradición religiosa judeocristiana. Hubo otros muchos que escaparon a las mismas o similares catástrofes, como por ejemplo Deucalión, de la mitología griega, que repobló la tierra esparciendo piedras; Baisbasbata, el superviviente de la inundación de que se habla

en el *Mahabharata* de la India; Ut-napishtim, de la leyenda babilónica, cuya historia se parece mucho a la de Noé; Yima, de Irán; Coxcox, del antiguo México, que escapó a la inundación en una balsa de ciprés gigantesca; Tezpi, perteneciente a otra raza mexicana, más desarrollada, quien dispuso de un espacioso navío en el que cargó granos y animales; Bochica, de la leyenda Chibcha colombiana, quien finalmente se libró de las aguas abriendo un agujero en la Tierra (igual que el griego Deucalión); Tamandere, el Noé guaraní de la Sudamérica Sudoriental, que flotó en un árbol enorme, sobre la cumbre de una montaña, donde consiguió supervivir; y muchos otros alrededor del globo. En cada caso, los animales salvados representaban la fauna local, como se desprende de la descripción del Arca de Noé. En la leyenda estadounidense, estos ejemplares se ven complementados por otros, como llamas, jaguares, tapires, búfalos, coyotes y buitres, que fueron salvados por los antiguos personajes, contrapartida norteamericana de Noé.

Ante una leyenda mundial tan precisa, en que incluso el período de tiempo en que ocurrió la inundación varía sólo ligeramente, entre cuarenta y sesenta días, parece plausible presumir que aquella catástrofe de escala mundial realmente ocurrió, y que dejó profunda huella en la memoria de las razas. También parece cierto que tuvo alguna relación con el mar y los cambios subsiguientes en la tierra, el clima y los niveles del agua ocurridos en todo el planeta.

Se han encontrado vestigios de esta catástrofe, o catástrofes, no sólo en la memoria del hombre, sino en las vastas erupciones, hundimientos y uniones de los fondos de la tierra y el mar. Por ejemplo, las extensiones de arena que se hallan a miles de metros de profundidad en torno de las Azores; los límites de la costa que se alzan a centenares de metros en algunos parajes, especialmente en Groenlandia, el norte de California y el Perú (donde se han hallado restos humanos cerca del fondo de las antigaus estribaciones geológicas resultantes de estos levantamientos). Los Andes mismos, que son geológicamente muy recientes, parecen haber sido levantados o empujados hacia arriba, transportando con ellos tal vez ciudades enteras, como Tiahuanaco. Mientras tanto, otras tierras costeras de la América del Sur se hundían en el océano, en las profundidades de la fosa de Nazca. El derretimiento de los glaciares podría haber causado la misma catástrofe, ya que habría significado la inundación de las llanuras de las islas del Atlántico y grandes extensiones de las plataformas continentales, que anteriormente se hallaban sobre el agua. Al mismo tiempo, en todo el mundo se produjeron cambios climáticos, con asombrosa rapidez. En Siberia, todavía suelen hallarse restos congelados de mamuts, helados con tal rapidez, que su carne era aún comestible y fue ingerida, primero por perros y luego por científicos soviéticos. Estos mamuts, rinocerontes y otros animales que en general no suelen relacionarse con Siberia, se vieron aparentemente atrapados por grandes inundaciones de lodo en congelación (o lodo que se congeló con posterioridad) y quedaron tan

rápidamente en estado de conservación, que en sus estómagos se han hallado restos de alimentos no digeridos (de plantas que ya no se dan en Siberia).

Hay algunos lugares del norte de Siberia, Alaska y Canadá que se hallan cubiertos de huesos de grandes animales que sucumbieron repentinamente, en una época que se estima entre 10.000 y 11.000 años atrás. Hasta tal punto son abundantes, que algunas islas o lugares elevados a los que acudieron buscando refugio parecen estar constituidos enteramente por sus huesos. Se han encontrado también otros puntos de supervivencia en Europa del Norte, Asia Central y China, donde especies totalmente distintas y hostiles huyeron buscando abrigo y murieron en grandes manadas. Pareciera como si la cumbre entera del mundo hubiese experimentado al mismo tiempo un trastorno climático rápido e inexplicable. No obstante, en otros hemisferios se hallan también señales de exterminación simultánea de especies, desde el gran cementerio de elefantes que existe en los Andes colombianos, hasta zonas bajo el agua, como el otro enorme cementerio de elefantes hallado frente a la costa de Georgia. Ninguno de estos animales eran habitantes naturales de los sitios en que los encontró la muerte en número tan elevado y en medio del repentino cambio climático que ocurrió hace 12.000 años.

Entre las áreas que eran tierra firme en aquel período, y que hoy están cubiertas por las aguas, se hallan partes del Mediterráneo, puentes terrestres entre Gibraltar y África y entre Italia y Sicilia, una gran extensión del Mar del Norte, las plataformas continentales que están frente a Irlanda, Francia, la Península Ibérica y África, las llanuras sumergidas en torno de las Azores, las islas Canarias y Madeira, la cordillera de las Azores-Gibraltar y la del Atlántico Norte, y las plataformas continentales de Norte y Sudamérica, especialmente los enormes bancos de las Bahamas, que, una vez sumergidos, se extienden a lo largo de un área de miles de kilómetros cuadrados.

Existen abundantes pruebas de que estas zonas han estado sobre la superficie del océano en un período situado dentro de los últimos 10.000 o 12.000 años. Una expedición rusa realizada al norte de las Azores rescató recientemente desde una profundidad de 2.000 metros, algunas rocas que presentaban evidencias de haberse formado bajo presión atmosférica, hace unos 17.000 años. En el siglo XIX, mientras se realizaba una operación de dragado destinada a reparar una avería en el cable transatlántico, cerca de las Azores, se recogieron trozos de «taquilita», una lava vitrificada que se forma *sobre* el agua debido a la presión atmosférica. Se estimó que las muestras tenían una antigüedad de unos 12.000 años. (Aunque este incidente ha suscitado numerosos comentarios, resulta particularmente interesante examinar el motivo de la avería, o ruptura del cable, como un ejemplo de los movimientos que se producen en el fondo del océano. Lo que hizo que el cable se rompiera fue un repentino alzamiento de alrededor de 1.200 metros ocurrido en el fondo del mar.)

Un proyecto que están realizando actualmente (1973-4) en las Azores un grupo de

científicos de la Universidad de Halifax, destinado a la investigación de la energía geotérmica, ha dado como resultado indirecto la comprobación de que en los primeros 800 metros de núcleos perforados bajo el nivel del mar se encuentran indicios de que su formación se produjo sobre el nivel del mar. Ello implicaría que las grandes zonas que se encuentran alrededor de las actuales islas Azores estuvieron alguna vez sobre las aguas.

Hay otros recientes descubrimientos que parecen apoyar la fecha de 12.000 años atrás como aquella en que se produjo el hundimiento más reciente de grandes extensiones de tierra en el Atlántico. Esto coincidiría también en la época en que se estima que se formó el Tercer Glaciar. En 1956, los doctores R. Malaise y P. Kolbe, del Museo Nacional de Estocolmo, manifestaron su creencia de que los fósiles de diatomeas (algas microscópicas) de agua dulce que el doctor Kolbe extrajo de una profundidad de 3.600 metros, cerca de la cordillera Atlántica, estuvieron depositados originalmente en un lago que existió en la superficie de la Tierra y que ahora se hallaría en el fondo del océano. La edad de estas diatomeas se estimó entre 10.000 y 12.000 años.

Esta cifra resulta de una curiosa coincidencia con la descripción de la Atlántida que hace Platón en su diálogo *Timeo*, donde se refiere a un gran continente que habría existido en el océano «hace 9.000 años» —unos 11.400 años antes de nuestra era—. Aunque las fechas recogidas de leyendas resultan sospechosas, especialmente cuando son de segunda o tercera mano (Platón recibió su información indirectamente de Solón, quien, por su parte, la tomó originalmente durante un viaje de Sais, en Egipto), resulta sin duda notable que estos cálculos de tiempo surjan con tanta frecuencia en otros campos relacionados con estas tierras sumergidas.

Sin embargo, hay otros indicios de que grandes zonas del Atlántico Occidental estuvieron alguna vez sobre el nivel de las aguas. Las playas de arena, por ejemplo, se forman no en el fondo del océano, sino en las orillas, por la fuerza de las olas al romper contra la costa. No obstante, suelen encontrarse playas de arena en llanuras submarinas muy profundas que existen alrededor de las Azores. Los ríos forman cañones únicamente en tierra; sin embargo, el cañón del río Hudson continúa bajo el agua durante cientos de kilómetros. Otros similares se extienden de manera parecida, desde los puntos en que algunos ríos de Europa, África y Sudamérica entran al océano.

En el fondo del Mar del Norte se han hallado huesos humanos y de mastodonte junto a herramientas prehistóricas. Ello indica un cierto grado de adelanto y la posibilidad de que haya existido algún desarrollo cultural en la era del Pleistoceno (anterior al año 11.000 A.C.). Pero, tal vez el más notable indicio de cómo se han estado sumergiendo los restos culturales de los pueblos prehistóricos desde el derretimiento de los últimos glaciares son los edificios submarinos, las paredes,

diques y caminos que suelen encontrarse ahora con frecuencia cada vez mayor bajo las aguas de las costas occidentales de Europa y Sudáfrica y las suborientales de Norteamérica. En éstas últimas se han hallado edificios submarinos, paredes y caminos de piedra que llevan hacia el Este desde las costas de Yucatán y Honduras. Dichos caminos podrían conducir a ciudades sumergidas que se encontrarían aun más allá, mar afuera. Hay incluso un ejemplo de «muralla» marina de 10 metros de alto y 185 km de largo que se interna en el océano frente a Venezuela y cerca de la desembocadura del Orinoco. En un comienzo se creyó que era un fenómeno natural, pero sus líneas rectas y su estructura tienden a desmentir esta primera apreciación.

Hay fuertes indicios de que en el Mar Caribe existía una masa de tierra continental, de la que algunas islas y cordilleras de las Antillas podrían ser cumbres supervivientes. En 1969, una expedición investigadora de la Universidad de Duke estudió el fondo del mar en el Caribe y realizó operaciones de dragado en cierto número de localidades de la Cumbre de Aves, que se extiende a lo largo del límite oriental de la fosa oceánica venezolana, entre Venezuela y las islas Vírgenes. En cincuenta oportunidades se sacaron a la superficie rocas de granito (ácido ígneo), que normalmente sólo se encuentran en los continentes. Comentando este hecho, el doctor Bruce Heezen, un distinguido oceanógrafo, observó: «Hasta ahora, los geólogos creían que el granito ligero, o rocas de ácido ígneo, existían sólo en los continentes y que la corteza terrestre bajo el mar estaba compuesta de rocas basálticas, más pesadas y de color oscuro… De manera que la aparición de rocas graníticas y de color más suave podría apoyar una vieja teoría, según la cual, en la región del Caribe Oriental existió antes un continente y estas rocas podrían representar el núcleo de un continente hundido, perdido».

Sin embargo, el área del Triángulo de las Bermudas en que más incidentes se han producido, y en que han tenido lugar los descubrimientos más sorprendentes de restos submarinos es la meseta de las Bahamas. Muchos de los hallazgos se han hecho a sólo algunas brazas de profundidad. Las formaciones submarinas de piedra caliza de los bancos de las Bahamas estaban en su mayor parte sobre el nivel del mar, hace unos 12.000 años. Esta gran zona terrestre contenía bahías y vías de agua interiores que ahora aparecen en los mapas de profundidad como las partes hondas del océano que cruzan sobre y alrededor de los bancos de las Bahamas. En una época anterior al levantamiento del mar, esta considerable extensión de tierra formaba una gran isla o conjunto de islas que albergaban una cultura muy compleja, si hemos de creer lo que señalan los restos submarinos.

Desde 1968 hasta la actualidad se han realizado descubrimientos bajo las aguas, especialmente en las Bimini, de algo que parece haber sido una construcción de piedra enorme. Se halla depositada sobre lo que actualmente es el fondo del mar y la componen inmensos bloques de piedra, dispuestos de tal modo que parecen ser

caminos, plataformas, obras portuarias o murallas caídas. Se asemejan extrañamente a las construcciones pétreas de Perú, a las columnas de Stonehenge y a las murallas ciclópeas de la Grecia de Minos. La edad de los bloques es incierta, aunque algunas raíces fosilizadas de mangle *que habían crecido sobre las piedras* han arrojado, en los análisis con carbono-14, fechas que les dan una antigüedad de unos 12.000 años.

El más célebre de estos hallazgos ha sido el del «Camino" o "Muralla" de las Bimini, descubierta primero por el doctor J. Manson Valentine, en 1968, junto a los buceadores Jacques Mayol, Harold Climo y Robert Angove. A primera vista, desde un bote y cuando el mar estaba especialmente claro y no había movimiento en la superficie, era, según las palabras de Valentine, »un extenso pavimento de piedras lisas, rectangulares y poligonales de diverso tamaño y grosor que, obviamente, habían sido diseñadas y alineadas para formar una estructura muy armoniosa. Era obvio, también, que estas piedras habían permanecido sumergidas durante un largo período, a juzgar por los bordes de las más grandes, que se habían alisado y les daban una apariencia de almohadones o trozos de pan gigantescos. Algunas eran absolutamente rectangulares y en ocasiones casi formaban perfectos cuadrados. (Debemos recordar que en las formaciones naturales las líneas rectas no se dan jamás.) Las piezas más grandes, que tenían un largo de unos tres a cinco metros, por lo menos, estaban colocadas a menudo a lo ancho de las avenidas situadas en forma paralela, mientras las más pequeñas formaban pavimentos tipo mosaico y cubrían secciones más amplias… Las avenidas compuestas por las piedras, aparentemente calzadas, son paralelas y de bordes rectos; la más larga está constituida por una serie doble, interrumpida por dos expansiones que contienen piedras lisas y muy grandes, sujetas en los extremos por piezas verticales (como los antiguos dólmenes de Europa Occidental). El extremo sudoriental de esta gran carretera termina en una esquina hermosamente curva; los tres cortos diques, construidos con grandes piedras cuidadosamente alineadas, tienen una anchura uniforme y terminan en piedras *angulares*…

«Desde el aire, bajo el manto de algas oscuras, resulta difícil distinguir los grandes bloques individuales, que son precisamente los que bordean los márgenes de este desafío geológico y arqueológico».

Los primeros descubrimientos submarinos en las Bimini recibieron duros ataques de parte de geólogos y arqueólogos, algunos de los cuales no han visitado el lugar. Sin embargo, los recientes hallazgos que demuestran que la gigantesca construcción hace una curva y aparece en otros lugares del fondo del océano, indican cada vez con mayor claridad el tamaño y las ramificaciones de esta estructura enorme, cuya finalidad sólo podemos por ahora conjeturar. El descubridor ha expresado así sus opiniones: «…La sugerencia de que las piedras representan restos de murallas, caminos o incluso un antiguo puerto, son inaceptables en estos momentos, debido a

que aún no se ha precisado qué hay debajo de las rocas, si es que hay algo. Sin embargo, las observaciones más recientes, en aguas ligeramente más profundas, han confirmado la existencia de una construcción de múltiples ramificaciones, por lo menos, en una zona. Yo creo que este gran complejo representa la utilización inteligente, por parte de hombres de la Antigüedad, de materiales proporcionados por la Naturaleza y apropiados para la creación de una especie de centro ceremonial. En relación con esto, debe recordarse que algunos lugares sagrados, como el Círculo de Glastonbury (55 km de circunferencia) y los trazados del desierto de Nazca, en el Perú, de líneas e imágenes de animales de 1.800 metros de largo, que sólo pueden apreciarse desde el aire, por sus gigantescas proporciones, no tienen prácticamente ningún punto de referencia con nuestra tecnología moderna, ya que la finalidad de estos artefactos majestuosos nos resulta incomprensible…».

Los vuelos de exploración realizados desde 1968 han puesto en evidencia otras formaciones extraordinarias existentes en los bancos de las Bahamas y en el fondo del mar, cerca de Cuba, Haití y Santo Domingo, que en apariencia habrían sido hechas por el hombre. Algunas parecen ser pirámides o enormes cimientos de edificios. Uno de ellos, situado en la zona de las Bimini, mide 55 por 42 metros, y podría ser la mitad superior de una pirámide (o plataformas de templos) cuya existencia mar afuera es conocida. Dentro de las aguas territoriales de Cuba existe un complejo entero de «ruinas» submarinas a la espera de exploración; a menos que ya los propios cubanos (Castro es un entusiasta buceador) hayan estado allí.

Los pilotos comerciales Bob Brush y Trig Adams fotografiaron un rectángulo partido en los bancos de arena de Andros, mientras volaban en los alrededores de esa isla, en 1968. Más tarde, los buceadores descubrieron que lo que se creía una muralla era una piedra. Sin embargo, no existe información acerca de que los primitivos habitantes de la zona, o los conquistadores españoles que llegaron luego, hayan construido semejantes estructuras allí, y mucho menos bajo el agua. Cerca de Cayo Lobos se ha localizado y fotografiado lo que se cree que puede ser un camino sumergido o una muralla que corre a lo largo de las cumbres de un acantilado. Es posible que la antigua carretera tuviese ya ese trazado cuando tanto ella como la montaña se hallaban sobre el nivel del mar. Tal vez la visión de escalones labrados en la plataforma continental frente a la costa Norte de Puerto Rico, de la que informaron el capitán de la Marina francesa Georges Houot y el teniente Gérard de Froberville desde el batiscafo *Archiméde*, representaba simplemente una escalera construida en un acantilado rocoso, que descendía hasta el antiguo nivel del mar, hace 12.000 años.

En México, frente a la costa de Yucatán, existen numerosas vías terrestres que han sido a menudo observadas desde el aire. Parten de la playa, en línea recta hacia localidades submarinas desconocidas que se hallarían muy lejos, mar afuera, en aguas más profundas. Aunque los caminos de enlace en tierra son invisibles, debido a la

jungla que los ha cubierto, los que se encuentran bajo el agua pueden distinguirse todavía cada cierto tiempo, cuando alguna tormenta o las corrientes los dejan al descubierto.

En 1967, los integrantes de una misión que se hallaban a bordo del submarino de gran profundidad *Aluminaut* observaron lo que les pareció un enorme camino sumergido, o tal vez un pavimento que había estado previamente sobre el agua, frente a las costas de Florida, Georgia y Carolina del Sur. Aparentemente, la carretera estaba construida o pavimentada con óxido de manganeso, y cuando se le instalaron ruedas especiales al *Aluminaut*, pudo avanzar a lo largo de la carretera, que en algunos lugares alcanzaba una profundidad de unos 900 metros, como si fuese un automóvil que se desplazaba a lo largo de un camino normal, salvo que se hallaba en el fondo del mar. El tamaño de la superficie pavimentada era demasiado ancho para sugerir que había sido construido por el hombre.

Esto fue lo mismo que ocurrió con un muy extenso sector «embaldosado» del fondo del océano que fue observado por el doctor Bruce Heezen, del Observatorio Lamont, durante una profunda exploración submarina, en la zona de las Bahamas.

Entre los hallazgos hechos en las Bermudas, que parecieran haber sido construidos por el hombre, algunos son muy visibles, pero otros se encuentran, no sólo bajo el agua, sino debajo del fondo mismo del mar. Es un hecho que los trabajos en piedra, o los cimientos pétreos enterrados bajo una acumulación de capas de tierra de las diversas eras, o como resultado de terremotos o inundaciones, transforman el musgo o los otros tipos de plantas que viven sobre ellos. Esto ha conducido a algunos exitosos descubrimientos en el pasado, tanto en tierra como bajo el mar. Se han descubierto y reconstruido algunas estructuras que van desde campamentos y caminos romanos en ruinas, en Inglaterra, hasta viejos sistemas de canales y murallas de ciudades de lo que alguna vez fue Babilonia y Asiria (hoy Iraq) y ciudades perdidas enteras, en Irán y Asia Central. Esto ha sido posible al estudiar la variedad de formas y degradación de la flora en tierra o en los pantanos y zonas submarinas. Hay líneas rectas que muestran, en los colores de la superficie, los lugares en que se hallan enterrados los cimientos de murallas o en que existieron canales y carreteras. El antiguo puerto etrusco de Spina, en Italia, desapareció hasta tal punto que se le creyó legendario mientras no se hallaron las huellas de sus muros, cimientos, canales y muelles, absolutamente invisibles desde tierra pero claramente perceptibles desde el aire.

La posibilidad de localizar antiguos emplazamientos desde el aire ha sido utilizada con éxito en las Bahamas, donde la plataforma continental es lo bastante superficial como para distinguir en una observación aérea los restos de construcciones submarinas. En muchos lugares, dentro de la zona de bancos de las Bahamas existen asombrosas variedades de grandes plazas, rectángulos, cruces,

largas líneas paralelas unas a otras, tal vez caminos que algunas veces dan vuelta en ángulo recto, círculos concéntricos, triángulos, hexágonos y otras formas geométricas. Todas han sido descubiertas gracias a la presencia (o ausencia) de musgo sobre las ruinas. Bajo el agua, los exámenes verificados por los buceadores indican que las construcciones de piedra descubiertas por las líneas existentes en el fondo yacen a varios metros de profundidad bajo la arena.

Con todas estas desusadas muestras que ahora están siendo investigadas, uno podría preguntarse por qué nadie las había advertido antes. Parte de la respuesta es que, sin duda, nunca se le ocurrió a nadie buscar una civilización perdida en los bancos de las Bahamas, especialmente dado que existían tantos emplazamientos por descubrir en el Mediterráneo. Las investigaciones submarinas en esta zona y frente a la costa de Florida han estado concentradas especialmente en los barcos españoles cargados de tesoros, que ciertamente son objetivos que deparan una recompensa financiera más inmediata que el descubrimiento de alguna civilización olvidada y difícil de identificar. Incluso teniendo las pruebas en la mano, se está gastando tantos esfuerzos en los círculos científicos para descalificar los hallazgos como entre los exploradores e investigadores para atraer la atención pública hacia ellos.

Hay que hacer notar también que algunos investigadores muy distinguidos dudan antes de enfrentar la opinión hostil de otros arqueólogos y oceanógrafos, o sencillamente no están dispuestos a enfrentarla. Ocurre también que las construcciones y artefactos hallados hasta ahora podrían quedar cubiertos por la acción de tormentas y mareas, y volverían a perderse. Sin embargo, es notable comprobar que, desde 1968, se ha producido cierto levantamiento del fondo del Banco de la Gran Bahama, descubriendo huellas de nuevas formaciones, allí donde *fotografías anteriores de la misma zona no permitían distinguir ninguna*. Este fue el caso de una estructura que tenía la forma de una gran flecha. Estaba hecha de piedra, tenía 30 metros de largo y se hallaba entre los cayos North Cat y South Cat, en las Bimini. Había otra al sudeste de South Caicos, apuntando en dicha dirección y siguiendo otra línea recta en el fondo que aún no ha sido explorada.

Algunos de los lugares ya descubiertos parecen también estar alzándose, o tal vez la acción de las mareas los están despojando de los sedimentos, de manera que su estructura, artificial o construida por el hombre, puede apreciarse mejor. El doctor James Thorne, distinguido oceanógrafo y buceador, que es sin duda neutral, o en todo caso se muestra escéptico en cuanto al tema de las «civilizaciones perdidas bajo el mar", examinó recientemente las gruesas columnas que sostienen algunas de las piedras de la "muralla» de las Bimini. Ello significó una convincente refutación de las opiniones de numerosos otros oceanógrafos, en el sentido de que todo el complejo de las Bimini y de los otros lugares de las Bahamas son formaciones naturales. Otro grupo de buceadores, que habían hallado el ancla sumergida de un galeón español,

descubrieron mientras la examinaban y rastreaban el fondo alrededor de ella, que estaba puesta sobre un piso de mosaico, o terraza, que pudo haberse hundido miles de años antes.

Cada vez que se encuentran restos de alguna civilización sumergida en el Atlántico (o en otras zonas), se publican una serie de libros y artículos de revistas que suelen identificarlos con el continente «perdido" de la Atlántida. La Atlántida, cuya imagen ha intrigado a la Humanidad desde épocas remotas, fue descrita con muchos detalles por Platón en sus diálogos *Timeo* y *Critias* como la tierra de la Edad de Oro del hombre, un grande y maravilloso imperio mundial que "se hundió bajo el mar… en medio de violentos terremotos e inundaciones… en un sólo día y una sola noche de lluvia… y que ésa es la razón por la cual el mar es impenetrable en esos lugares…».

Como es natural, se han identificado las ruinas submarinas de las Bahamas con la Atlántida, aunque Platón, el más famoso comentarista de este continente perdido, parece haberlo situado en frente de las Columnas de Heracles (Hércules), hoy conocidas como Estrecho de Gibraltar, en algún lugar del Atlántico. Una lectura detenida del relato de Platón revela sin embargo una información en extremo interesante, que sugiere que el Imperio Atlántico no era una isla, sino una serie de grandes islas a lo largo del Atlántico, cuyo poder se había extendido a ambos lados del océano. Platón escribió:

…En aquellos días (aproximadamente hace 11.500 años), el Atlántico era navegable y había una isla situada frente a los estrechos llamados Columnas de Heracles: la isla era mayor que Libia y Asia juntas y era la ruta hacia otras islas, y desde ellas podía uno pasar a través de todo el continente situado en dirección opuesta y que rodea el verdadero océano; porque este mar que se halla dentro de los estrechos de Heracles (el Mediterráneo) es sólo un puerto, con una entrada estrecha, pero el otro es el verdadero mar y la tierra que lo rodea podría en verdad ser llamada un continente.

Debe señalarse que Platón mencionó a Libia (es decir, África) y Asia, pero específica y separadamente habla del *continente*; es decir, el continente hacia el Oeste que, según había dicho antes, se hallaba dentro de la égida de la Atlántida.

Los complejos submarinos de las Bimini y de otros puntos situados dentro de las Bahamas han sido atribuidos a toda clase de tempranos viajeros oceánicos: fenicios, cartagineses, griegos de Minos, mayas, egipcios y, como recurso final, cuando su antigüedad se va haciendo más patente, a los atlantes. Sin embargo, es casi seguro que ninguna raza de nuestra historia conocida fue responsable de su construcción y lo que es del todo cierto es que no fueron construidos bajo el agua.

La referencia de Platón a un continente situado al otro extremo del «verdadero océano» ha sido a menudo citada como prueba de que los antiguos archivos hacían

referencia a la América del Norte y que dichas menciones sirvieron de inspiración y estímulo a Colón. Según se dice, el navegante llevaba consigo un mapa que mostraba la Atlántida y las tierras que se extendían más allá. El relato de Platón implica de manera directa la posibilidad de que la Atlántida (término utilizado aquí en el sentido de imperio del océano Atlántico) se hallara en el extremo occidental del océano Atlántico. Esta zona habría abarcado las actuales islas de los Bancos de la Gran Bahama, en la época en que grandes extensiones de ellos se hallaban muy por encima del nivel del mar, y en que los accidentes oceánicos más profundos de la actualidad, como la Lengua del Océano y el Estrecho de Florida formaban una bahía interior y una barrera marina que partía desde la costa de Florida, la cual se extendía también mar adentro, mucho más que ahora. Los declives circulares del fondo del mar que se hallan a 25 km de los Cayos de Florida y a 150 metros de profundidad respecto del fondo marino que los rodea (de unos 300 metros de hondura en esa zona) han sido diseñados en mapas por el Registro Costero y Geodésico de los Estados Unidos. En ellos se les considera lagos de agua dulce cubiertos por el mar en la época del último levantamiento del océano, o del último hundimiento de las zonas costeras.

Observando la actual tabla de profundidades del Atlántico Occidental se advierten claros indicios de que, si el nivel del mar descendiera entre 180 y 250 metros, existirían grandes islas en las zonas en que actualmente se encuentran algunas pequeñas. Y resulta particularmente interesante recordar que este ascenso de las aguas se produjo hace 11.000 o 12.000 años, lo cual coincide con la información que Platón recibió por medio de Solón, de los sacerdotes egipcios de Sais, cuyos archivos escritos anteceden a los de los griegos en mil años.

A lo largo de los años, la Atlántida ha sido «situada» en distintos lugares del mundo: bajo el océano Atlántico, bajo los mares Egeo, Caspio y del Norte, en África Occidental, España, Túnez, Alemania, Suecia, el Sahara, Arabia, México, Yucatán, Venezuela, las Azores, las Canarias y las islas Madeira, Brasil, Irlanda, Ceilán, e incluso las profundidades del Océano Indico. A menudo, esto depende de la nacionalidad y tal vez también, diríamos, de la *Weltanschauung* del escritor o investigador.

La candidatura de la parte occidental del Triángulo de las Bermudas como lugar de emplazamiento de la Atlántida se ha popularizado desde los descubrimientos de 1968, que se vieron rodeados de una serie de circunstancias curiosas y relacionadas con el año mismo en que se produjeron. Todos giran en torno de las predicciones de Edgar Cayce, el «profeta durmiente" que murió en Virginia en 1945 y cuyas "conferencias» (término utilizado para describir las entrevistas concedidas por Cayce mientras se hallaba en trance) han seguido influyendo en muchos miles de personas. Mientras vivió, dio consejo por medio de este sistema a más de 8.000 individuos, primero sobre problemas de salud y luego sobre una serie de diversas cuestiones. No

es necesario reseñar aquí la documentación que existe acerca de sus notables poderes curativos y telepáticos, salvo en cuanto se refiere a las predicciones arqueológicas más desusadas de la historia, que están relacionadas directamente con la Atlántida y las Bimini.

Entre los años 1923 y 1944, Cayce concedió centenares de entrevistas en trance acerca de la Atlántida, en relación con seres que en su opinión, y en la de quienes han continuado su obra dentro de la Asociación para la Investigación y la Iluminación, vivieron allí en épocas anteriores. Cuando no se hallaba en trance, Cayce era incapaz de hablar del tema, o no parecía estar interesado en él, y a menudo se mostraba perplejo de haberlo mencionado en tantas «conferencias». Sin embargo, en junio de 1940, y refiriéndose a numerosas otras observaciones previas en el sentido de que la Atlántida existió en la zona de las Bimini (a la que llamaba Poseidia), declaró inesperadamente: Poseidia estará entre las primeras porciones de la Atlántida que volverán a levantarse —posiblemente en 1968 y 1969— en una época que no está tan lejana.

Esta curiosa profecía arqueológica se cumplió casi dentro del plazo señalado cuando se produjeron los hallazgos de los bancos de las Bahamas, el descubrimiento de algunas construcciones causado por las mareas y una elevación del fondo del mar en algunas zonas. Sin embargo, uno se siente tentado a preguntarse si dichos descubrimientos ocurrieron como los habían previsto aquellas profecías o *debido a* las profecías mismas, o tal vez porque aquellos que habían escuchado o leído acerca de Cayce estaban investigando. Ese fue el caso de los pilotos que avistaron las primeras formaciones o construcciones submarinas.

Como era de suponer, los descubrimientos de los complejos sumergidos realizados en 1968 y en los años siguientes, tal como se había profetizado 28 años antes, hicieron que mucha gente examinara con renovado interés las demás referencias de Cayce a la Atlántida y a toda la región. Si las «conferencias» del vidente y las antiguas leyendas se basaban en recuerdos de hechos reales, podría contemplarse la posibilidad de que algunas fuerzas desarrolladas por una civilización anterior científicamente muy adelantada actuasen todavía dentro de la región en que estuvieron concentradas en una época, y debería estudiarse también la posibilidad de que las aberraciones electrónicas, magnéticas y gravitacionales del Triángulo de las Bermudas fueran un legado —tal vez negativo— de una cultura tan antigua que no habrían quedado restos de ella y acerca de la cual nuestras memorias serían más instintivas que concretas.

Capítulo 8

Sorpresas de la Prehistoria

VARIOS INVESTIGADORES DEL MISTERIO DEL TRIÁNGULO de las Bermudas han sugerido que algunas inteligencias extrañas podrían estar interesadas en examinar la posibilidad de que nuestro desarrollo de la fisión nuclear para fines bélicos llegue a amenazar la existencia de la civilización en nuestro planeta. Agregan que dichos seres inteligentes estarían incluso preocupados, ya que la energía nuclear habría destruido anteriormente otras civilizaciones, en éste y en otros planetas.

El período durante el cual ha vivido en este planeta un hombre racional y de inteligencia comparable a la del que hoy conocemos podría extenderse unos 40.000 o 50.000 años hacia atrás, o incluso más allá. En consecuencia, si consideramos que una civilización como la actual tardaría alrededor de 10.000 años en progresar hasta el punto en que la ciencia y la tecnología alcanza la capacidad de consumar su propia destrucción, todavía tendríamos un amplio margen de tiempo en que podrían haber existido una o más culturas anteriores a la nuestra en este mundo. Cualquier civilización técnicamente adelantada conseguiría tal vez desarrollar, intencionalmente o por casualidad, el poder inherente a la fisión nuclear (a la nuestra le costó bastante menos de 10.000 años) y, en este momento, tendría que decidir si adopta algún sistema para controlar su avance o prefiere arriesgar su propia ruina. Si semejante cultura hubiese existido y causado su destrucción, desapareciendo luego, su recuerdo habría quedado tal vez conservado en las leyendas, o nos sería sugerido por algunos artefactos anacrónicos de antigüedad incierta, o por grandes ruinas imposibles de identificar o explicar. Y éstos son precisamente los elementos que tienden a señalar el emplazamiento de dicha cultura en la zona ahora cubierta por las aguas del Triángulo de las Bermudas.

En sus conferencias sobre la Atlántida, Edgar Cayce insistió reiteradamente en las que parecen ser referencias a fuentes de energía nuclear, rayos Láser y Maser comparables a los nuestros y utilizados en general en los mismos campos en que hoy los disfrutamos, si es que podemos usar esa palabra. Sus descripciones acerca de los usos que les daban y su observación sobre el peligro que encierra su utilización inadecuada podrían pasar hoy por crónicas y comentarios editoriales corrientes. Pero ¿cómo sabía Cayce todo esto, hace más de 35 años?

El vidente describió estas fuentes de energía con bastante detalle. Eran grandes generadores que producían fuerza para impulsar naves aéreas y submarinas y con capacidad para producir iluminación, calor y alimentar sistemas de comunicación. Con ellas se operaban ciertas formas de radio y televisión y se las utilizaba también para enviar fotografías a larga distancia. Proporcionaban igualmente la potencia

necesaria para modificar y rejuvenecer tejidos vivos, incluso del cerebro, y eran también utilizadas para controlar y disciplinar clases sociales completas.

Sin embargo, debido al mal empleo de las fuerzas naturales que habían creado, y a trastornos civiles y externos, los Atlantes desencadenaron finalmente ciertas fuerzas incontrolables de la Naturaleza que fueron la causa de su propia destrucción. Esta creencia de Cayce aparece también en las leyendas acerca de muchas antiguas culturas que existieron en el mundo. Según las palabras del «profeta»:

…El hombre introdujo las fuerzas destructivas… que, combinadas con las propiedades naturales de los gases, de fuerzas existentes en la Naturaleza y en su forma natural, causaron la peor de las erupciones en las profundidades de la Tierra en lento proceso de enfriamiento, y esa porción (de la Atlántida) que ahora se halla cercana a lo que podríamos llamar el Mar de los Sargazos desapareció bajo el océano…

En su relato acerca de la prehistoria, Cayce parece haber predicho específicamente el uso de rayos láser y maser, para cuyo conocimiento faltaban muchos años entonces (1942). Describió una gigantesca fuente de energía de cristal:

…En la que la luz aparecía como medio de comunicación entre lo infinito y lo finito o como un sistema utilizado para lograr las comunicaciones con las fuerzas del exterior.

Más tarde llegó a ser un punto de irradiación, así como un centro desde el cual partían las señales radiales que guiaban las diversas formas de transición y viaje a través de los períodos de actividad de los atlantes.

Estaba dispuesto como un cristal, aunque de manera muy distinta a la del primero que fue utilizado (originalmente) aquí. No deben confundirse estos dos… porque había muchas *generaciones* de diferencia. Fue en aquellos períodos cuando se produjo la orientación de aeroplanos o sistemas de viaje, aunque en aquella época ellos viajaban lo mismo por aire que por encima o por debajo del agua. Sin embargo, la fuerza desde la cual estaban dirigidos se hallaba en la estación central de energía; o piedra Tuaoi que era… y el rayo sobre el que actuaba…

En otra «conferencia" se refirió a un lugar en "Poseidia»; en otras palabras, la zona de las Bahamas, que entonces se hallaba sobre el agua. La describió así:

… La acumulación de fuerzas *motivadoras* de la Naturaleza provenientes del gran cristal que condensaba las luces, las formas, las actividades, de manera de guiar a las naves no sólo por el mar, sino por el aire, en muchas de las aplicaciones del hombre ahora conocidas, como la transmisión del cuerpo y de la voz, como el registro de aquellas actividades en lo que pronto será algo práctico, creando vibraciones para hacer posible la televisión —como se le llama en el presente—. (¡El «presente" en este caso era 1935!) En una "conferencia» de 1932 hizo una interesante alusión al transporte de cargas y materiales de gran peso:

… Por medio del uso de… los recientemente descubiertos gases y los de las formaciones eléctricas y aéreas en la desintegración de las fuerzas atómicas para producir energía propulsora de aquellos medios o modos de transporte o viaje, o para levantar grandes pesos o cambiar las fuerzas mismas de la naturaleza.

El hecho de que los pueblos supuestamente primitivos de la prehistoria hayan dejado enormes piedras que aún se encuentran en su sitio, tras miles de años, y sobre las cuales las razas que les siguieron han levantado nuevas construcciones, ha constituido, desde hace mucho tiempo, un misterio arqueológico. Las piedras colocadas por razas anteriores desconocidas son tanto más grandes y difíciles de transportar que las dispuestas por las culturas subsiguientes, de manera que su presencia y modo de transporte resultan inexplicables. Uno de los ejemplos que podrían citarse es el de los bloques de pórfido de Ollantaytambo y Ollantayparubo, en Perú, que fueron transportados a lo largo de grandes distancias, sobre montañas y abismos y luego colocados en las cumbres de otros acantilados de 300 metros de altura. Otro, el de los enormes sillares de piedra de Sacsahuamán, en Perú, tan grandes y laboriosamente encajados unos con otros, que los incas atribuyeron su construcción a los dioses. O los bloques de cien toneladas de los cimientos de Tiahuanaco, en Bolivia, sobre los cuales se construyeron, de alguna manera, enormes edificios, a pesar de que la altura es de 4.000 metros sobre el nivel del mar. O las grandes piedras del calendario u observatorio de Stonehenge, en Inglaterra; o los bloques masivos de la pared submarina o cimientos o contrafuerte marino; o las piedras verticales de la Bretaña prehistórica, uno de los cuales pesaba más de 340 toneladas y tenía una altura de 20 metros, y las enormes piedras de las fundaciones del templo de Júpiter, en Baalbek, Siria, emplazadas allí mucho antes de la construcción del templo y una de las cuales pesa 2.000 toneladas. Como casi todas estas construcciones resultan extremadamente difíciles de explicar en términos de nuestra apreciación de las habilidades ingenieriles de las culturas que *pensamos* que las erigieron, se ha sugerido que una civilización superior fue la autora de su construcción. Esta teoría se ve apoyada por el hecho de que muchas de estas ruinas inexplicables se parecen mucho.

Cayce señaló específicamente a las Bimini como uno de los diversos puntos donde podía hallarse información respecto de las supuestas fuentes de energía de la Atlántida:

«… En la posición sumergida de Atlántida o Poseidia, donde aparece una parte de los templos bajo el limo de épocas enteras de agua oceánica, cerca de lo que se conoce como las Bimini, frente a las costas de Florida…».

En 1935 hizo una detallada descripción de estas fuentes de energía (¿o plantas nucleares?). El hijo de Cayce, Edgar Evans Cayce, ingeniero y escritor, comentando la paradoja de que los relatos de su padre acerca de la prehistoria hubiesen anticipado

en varias décadas nuestros propios descubrimientos científicos, escribió en su libro *Edgar Cayce on Atlantis*: «Un observador profano de nuestra época difícilmente podría describir con mayor claridad nuestros últimos adelantos científicos". El relato de Cayce (recogido en 1933, aunque publicado en 1968), se refiere a un edificio donde estaría guardado un complejo "refractario» o de cristal:

En el centro de un edificio construido sobre piedra no conductora; algo similar al asbesto y con… otros no conductores, como los que actualmente se están fabricando en Inglaterra bajo un nombre que es muy conocido para muchos de los que se ocupan de esas cosas.

El edificio construido sobre la piedra era oval; o tenía forma de cúpula, dentro de la cual podía haber… una sección que se desplazaría hacia atrás, de manera que la actividad de las estrellas; la concentración de energías que emanan de los cuerpos en ignición y de elementos que se encuentran y no se encuentran en la atmósfera terrestre.

La concentración a través de prismas o cristales (como se les llamaría hoy) tenía tales características, que actuaba sobre los instrumentos conectados con los diversos sistemas de viaje a través de métodos de inducción que llevaban a cabo un control (igual) al que hoy se llamaría remoto por medio de vibraciones o instrucciones de radio; por medio del tipo de fuerza emanada de la piedra y que actuaría sobre las fuerzas de motivación de las naves mismas.

El edificio fue construido de manera que, cuando la cúpula se retiraba, prácticamente no había obstáculo para la aplicación directa de la energía sobre varias naves que iban a ser impulsadas a través del espacio, ya fuera dentro de su radio visual o dirigidas bajo el agua o por debajo y a través de otros elementos.

La preparación de esta piedra estaba en mano; exclusivamente de los iniciados de la época y la entidad se hallaba entre las que dirigían las influencias de la radiación, que se alzaba en forma de rayos invisibles al ojo humano pero que actuaban sobre las piedras mismas, según se hubiesen dispuesto en las fuerzas de motivación, aunque la nave aérea fuese alzada por los gases del período. O bien guiaba a los vehículos de placer que pudieran pasar cerca de la Tierra, o a las naves submarinas o de superficie.

Estas eran entonces impulsadas por la concentración de rayos de las piedras que estaban concentradas en el medio de la estación central de energía, o planta generadora (para utilizar la expresión actual).

Cayce se refiere constantemente al uso inadecuado de las tremendas fuerzas desarrolladas por esta supercivilización: «… La extracción de los poderes del mismo Sol, para trasladarlos al rayo que causa la desintegración del átomo… provocó la destrucción de aquella parte de la Tierra».

En el caso, y sólo en el caso de que ocurriese un cataclismo, o una serie de cataclismos, la gran fuente energética se habría precipitado al mar, junto con las

populosas ciudades, murallas, canales y otras construcciones de la Atlántida. Es interesante tener en cuenta que los propios emplazamientos sugeridos por esta teoría corresponden a los lugares en que se producen muchas de las aberraciones electromagnéticas características del Triángulo de las Bermudas, la Lengua del Océano, por ejemplo, o las Bimini.

Aunque resulta difícil suponer que semejantes complejos energéticos puedan seguir funcionando después de miles de años, es interesante observar lo que sucede con las misteriosas «aguas blancas» que han sido advertidas por muchos exploradores, desde Colón hasta los astronautas. Pareciera que los canales o corrientes de agua blanca tienen su origen en el misino o los mismos puntos de emanación, siguen una dirección similar y luego se desvían a lo largo de un kilómetro y medio o más. Las líneas son nítidas al comienzo y luego se hacen menos precisas, casi como si encerraran algunos gases liberados bajo presión.

Las desviaciones del compás y las perturbaciones eléctricas podrían ser causadas por una enorme concentración de metal depositado bajo el agua. Esto ha sido observado en varios lugares del mundo donde existen conocidos depósitos de hierro que provocan variaciones en los compases. Las masas del substrato o de la subsuperficie podrían incluso provocar alteraciones en el oleaje de los mares. En un informe elaborado por la NASA en 1970, acerca de una «cavidad" en la superficie del océano sobre la fosa de Puerto Bico, los científicos atribuyeron el fenómeno a una "extraña distribución de masa debajo del fondo del océano», que sería la causa de la deflección de la fuerza de atracción de la gravedad. En el caso del Triángulo de las Bermudas se ha sugerido que algunas fuentes de energía destruidas han conservado sin embargo algo de su fuerza y que, al ser accionadas en ciertas oportunidades, podrían ser no sólo la causa de las desviaciones magnéticas y electrónicas, sino también la fuente de impulsos eléctricos de las tormentas magnéticas.

Esta teoría, una de las más extrañas entre las elaboradas para explicar los incidentes del Triángulo de las Bermudas, es la que se sugiere en las «conferencias" de Cayce. Sin embargo, cabría preguntar si existe alguna razón por la cual las personas que sienten curiosidad científica deben atribuir seriedad a cualquiera de las declaraciones de Cayce, y sin que esto obste para que las admiren, como producto de su viva imaginación. Aunque es cierto que algunas de las fuentes energéticas que él describió hace 35 años no habían sido aún descubiertas o imaginadas siquiera en el "mundo real» (y otras no habían sido todavía desarrolladas) debe recordarse que Cayce no era médico, ni historiador, sino simplemente un curandero clarividente de gran reputación. Sin embargo, algunas de las profecías que hizo durante sus charlas y que no tienen nada que ver con curaciones, han resultado perturbadoramente exactas. Por ejemplo, las relativas a la bomba atómica, el asesinato de presidentes y a disturbios raciales en Estados Unidos e incluso a deslizamientos de lodo en

California.

Además, las «conferencias» de Cayce se basaban en las visiones o recuerdos que sus personajes conservaron de sus vidas durante pasadas encarnaciones. Esta circunstancia ha hecho que aquellas personas que por motivos religiosos, por convicción científica o por razones de lógica no aceptan la teoría de la reencarnación, nieguen verosimilitud a los dichos de Cayce. Sin embargo, cabe preguntarse si no habrá otra explicación que justifique esas descripciones tan detalladas y científicamente válidas sobre las civilizaciones anteriores y su potencialmente peligroso desarrollo.

En los documentos filosóficos y religiosos de la India, que a menudo contienen conceptos asombrosamente modernos sobre la materia y el Universo, se encuentran referencias a lo que suele llamarse «conciencia cósmica»; es decir, la persistente presencia de recuerdos de lo que ha ocurrido antes. Hoy, la existencia de la telepatía, la influencia y la oculta presencia de la memoria y el poder de las emanaciones psíquicas, lejos de verse despreciados por la moderna investigación científica, están siendo seriamente estudiados, no sólo en la Tierra sino también en el espacio, y no sólo como fenómenos sino también como medios de comunicación. Los Estados Unidos y la Unión Soviética, las dos potencias espaciales más adelantadas, están realizando experimentos que sugieren que la ciencia ficción podría estar experimentando una metamorfosis, y convirtiéndose en ciencia del futuro. Es posible esperar adelantos sorprendentemente novedosos en esta área, en la que hasta ahora algunos individuos muy bien dotados han tenido la habilidad de recoger, casi sin estar conscientes de ello, los pensamientos actuales de otros, y tal vez también sus escondidos recuerdos del pasado. En este caso, el pasado podría estar constituido por las memorias heredadas con los cromosomas de nuestros antecesores. Del mismo modo como heredamos atributos físicos y tendencias de nuestros padres y abuelos, así también heredamos esos recuerdos, aunque posiblemente en un grado menor, de nuestros ancestros más distantes. Estos cromosomas de la memoria podrían formar parte de este legado. Dentro del cerebro humano hay amplio espacio (que según se estima sólo se utiliza en un diez por ciento para la recolección de un banco de recuerdos heredados.

Estos explicarían la existencia de memorias incompletas en algunas personas; la aguda sensación de haber estado antes en un lugar en el que nos consta no haber estado jamás; la desoladora certeza de haber vivido un largo espacio de tiempo en un sólo sueño; el hecho de que algunas personas recuerden en ciertas ocasiones —y no siempre bajo hipnosis— detalles de vidas pasadas que a menudo suelen resultar históricamente exactos, cuando se descubren informaciones ignoradas acerca del período en cuestión; los casos de repentina capacidad para hablar fluidamente los idiomas de sus antepasados que se dan en los niños, en circunstancias que es

imposible que los hayan aprendido y que posteriormente vuelven a olvidarlos. Estos factores conocidos se suelen atribuir a menudo a la reencarnación de las almas, en la que creen los hindúes, los budistas y los devotos de la que tal vez es la religión más antigua: la del antiguo Egipto. Sin embargo la posibilidad de una memoria heredada ofrece una alternativa que, si bien resulta casi lo mismo, se ve de alguna manera modificada cuando pensamos que el alma del individuo no sería la de una persona cualquiera, situada en cualquier época, sino la de nuestros antepasados, que se reencarnan en nosotros y nos legan sus memorias acumuladas y sus demás atributos.

Es lo mismo que ocurre con las «generaciones» de computadoras, que pueden programarse de tal manera que la totalidad de sus bancos de datos pueden implantarse en las nuevas máquinas que han de sucederías.

En todo caso, ya sea que Edgar Cayce se comunicara realmente con las almas o con las memorias reencarnadas de la gente a quien servía, el efecto era similar y el interés por la Atlántida que despertaron sus «conferencias» dio al tema un renovado atractivo, que aumentó constantemente, a medida que los descubrimientos inesperados de la última década parecieron dar notable respaldo a sus alusiones al continente perdido.

Aquellos que se aferran a la teoría de que antes de que aparecieran las primeras manifestaciones de una cultura en Egipto y Sumeria existió una civilización mundial altamente desarrollada, han sido considerados durante mucho tiempo cultistas, sensacionalistas, visionarios, o, sencillamente, tontos. Esta reacción de lo que podríamos llamar el «orden establecido" de los estudios arqueológicos y prehistóricos resulta comprensible cuando tomamos en cuenta que la existencia de una gran civilización anterior al tercer milenio A.C. trastornaría considerablemente las muy ordenadas etapas y sucesivos períodos de la historia, desde sus comienzos en Egipto y la Mesopotamia, pasando por las culturas de Grecia y Roma, hasta culminar con nuestra propia "supercivilización" de hoy. Suelen hacerse a menudo referencias agradecidas a otras antiguas culturas muy poco conocidas, como por ejemplo las civilizaciones prehistóricas de las Américas, India, Asia Central y algunas otras zonas que en ningún caso afectaron nuestra propia "línea directa» de civilización.

En todas las antiguas culturas existe una abundancia de leyendas y documentos relativos a la repentina aniquilación de una gran cultura anterior al Diluvio, que habría progresado tanto, que llegó a desafiar al cielo, a los dioses, o a Dios. Estas leyendas, extrañamente semejantes entre sí, podrían constituir sencillamente relatos atractivos difundidos por el mundo durante miles de años en los antiguos mercados y a lo largo de las rutas de las caravanas o de los barcos, y posteriormente conservadas en los documentos religiosos de casi todos los pueblos de la Tierra. Los conquistadores españoles comprobaron que ya en las civilizaciones indígenas de América, en la época de la primera conquista, existían leyendas acerca de un diluvio

universal, de una torre que los hombres trataron de levantar hasta el cielo, y cuyos constructores se vieron condenados por una confusión de idiomas que parecía de inspiración divina, y muchas otras que nos resultan familiares. Las poblaciones indígenas de todo el mundo han conservado leyendas que viven a la sombra de ruinas enormes, cuya construcción sólo pudo realizarse gracias a técnicas de transporte y colocación de piedras de una tecnología extremadamente avanzada. Dichas leyendas se refieren siempre a una raza de apariencia divina que desplazaba los enormes bloques de piedra, muchos miles de años antes del comienzo de su propia historia. Incluso existen rastros de lo que pudo ser un remoto lenguaje comercial, un antecesor tal vez del griego antiguo, con rasgos arameos, y que ha sido localizado en zonas tan remotas del Medio Oriente que pareciera haber sido extendido por mares y océanos hasta las más distantes playas. Pueden hallarse palabras de griego arcaico en el hawaiano y en otros lenguajes polinésicos, en el maya de Yucatán, en el náhuatl de los aztecas y en el ahora perdido guanche, de las islas Canarias, que era hablado por una misteriosa raza blanca. Los guanches, descubiertos y rápidamente exterminados por las expediciones españolas del siglo XV, conservan el recuerdo de una gran patria y de una cultura superior que se habría hundido en el océano. Las viejas lenguas americanas también tenían palabras de claro origen arameo y fenicio y otras análogas a las de los idiomas sinítico y polinésico del otro lado del Pacífico, lo cual sugería largos viajes y contactos culturales de enorme antigüedad. Se han encontrado inscripciones en fenicio, arameo, sinoico, griego y otras lenguas no identificadas, que aparecen con frecuencia creciente en las selvas de Norte y Sudamérica, conocidas como zonas de «segundo desarrollo». Pero las leyendas, mitos religiosos y curiosidades lingüísticas no bastan de por sí para inspirar fe en las afirmaciones hechas en los documentos de Cayce y en las tradiciones, leyendas e incluso archivos escritos de la antigüedad que se refieren a un conocimiento científico altamente desarrollado y a la existencia, en épocas arcaicas, de diversos elementos modernos relacionados con viajes, comunicaciones y destrucción en escala cósmica.

Sin embargo, es precisamente en esas regiones donde en años recientes, se han hecho descubrimientos desusados y reevaluaciones de materiales descubiertos con anterioridad.

Los hallazgos incluyen signos asombrosos de conocimiento muy avanzado y de inventos de gran sofisticación, pertenecientes a una era muy anterior a aquella en que según la historia, habría visto el comienzo de las primeras culturas del Oriente Medio. Es interesante recordar que tanto las leyendas de Egipto como de Sumeria se referían a grandes culturas anteriores, de las cuales extraían su propia inspiración e impulso. En algunas de ellas, como las del antiguo Egipto, Solivia, Perú, América Central, México y la India, para sólo mencionar algunas, la civilización permaneció estática o incluso retrocedió, en lugar de mantener el ímpetu original.

La sugerencia de que las culturas más antiguas de la Tierra conocieron las «máquinas más pesadas que el aire» sería normalmente acogida con sorna. Sin embargo, en años recientes se han estado descubriendo o reexaminando un número creciente de artefactos y referencias escritas que indican el conocimiento, e incluso cierta familiaridad con aviones y viajes aéreos, en una época muy anterior a lo que consideramos el amanecer de la historia. Tampoco deben compararse estos informes o modelos con las pintorescas referencias a la mitología antigua, y a incidentes como los de Icaro y sus alas de plumas sujetas con cera, o el carro del sol, de Apolo, tirado por cuatro estrellas. Por el contrario, hay referencias concretas que demuestran un conocimiento de la aerodinámica y de los elementos relacionados con el despegue, la propulsión, el frenado y el aterrizaje.

Por ejemplo, en la antigua colección de oro de Colombia existe un modelo dorado de lo que durante mucho tiempo se consideró un ave, mariposa o pez volador, y que fue encontrado en una tumba junto a otros objetos enterrados cuya antigüedad se estimó en 1.800 años. Posteriormente, este artefacto fue examinado con lentes de aumento por Ivan Sanderson, quien sospechaba que no era una réplica de un organismo vivo, sino de un objeto mecánico de gran parecido a un avión con alas en forma de delta, compartimiento de motor, cabina y parabrisas, todo ello situado como en un avión moderno. Estaba dotado incluso de cola y alerones, o elevadores. Este objeto fue mostrado a varios pilotos e ingenieros, como J. A. Ulrich, profesor de aerodinámica y que luchó como piloto en dos guerras. Cuando le preguntaron qué era, sin advertirle de dónde provenía, ni de que antes había sido considerado el modelo de caza F-102, y que el hecho de que las alas fueran curvas en los extremos al igual que la forma misma del avión daba a entender que era un aparato a chorro. Señaló que algunas de sus características, como la falta de elevadores traseros (que el F-102 tampoco tiene) eran similares a las de un nuevo aparato Sabré, recientemente desarrollado en Suecia. Su opinión resulta especialmente interesante, cuando se toma en cuenta la mención por parte de Cayce de vehículos que podían volar por los aires y *bajo el mar* y los informes provenientes del Triángulo de las Bermudas en que se habla de OVNI que suelen entrar y salir del agua a grandes velocidades. Como dijo Ulrich:

Su forma es válida sólo para ciertos tipos de vuelo. Esa clase de ala es adecuada para la atmósfera hasta una altura de 15.000 a 18.000 metros… La curvatura es para prevenir vibraciones al superar la barrera del sonido… La estructura del ala indica posibilidades supersónicas… Cuando se vuela a una supervelocidad se forma un colchón… También podría volar debajo del agua, sin que le fuesen arrancadas las alas. Si se quisiera mover un vehículo a gran velocidad en un medio como ése, debería ser (construido) de esta manera.

Pero este «avión», si de avión se trata, no es un monstruo arqueológico único. En

distintas tumbas precolombinas se han encontrado otros ejemplares; algunos con dos pares de alas. Sólo cabe suponer que otros curiosos modelos de aparatos mecánicos desarrollados en épocas prehistóricas y tal vez no reconocidos como tales ni siquiera por sus ulteriores usuarios, se perdieron cuando los invasores españoles fundieron todos los artefactos de oro que pudieron hallar para convertirlos en lingotes de fácil distribución entre los conquistadores.

En las obras de arte de las antiguas culturas de las Américas se han encontrado representaciones pictóricas de objetos que han sido identificados o reconocidos de manera cada vez más insistente como aviones o cohetes. Debido a que la mayor parte de los documentos escritos y gráficos acerca de aquellas naciones civilizadas fueron destruidos por los españoles, estas referencias se han conservado en otras formas, algunas veces grabadas en roca, o pintadas en jarrones, o esculpidas en piedras o tejidas en los lienzos que envolvían a las momias. En Palenque, México, existe un buen ejemplo de esto: se trata de una figura maya semirreclinada y labrada en piedra sobre la tapa de un sarcófago que se encontró dentro de una pirámide. No se sabe lo que representa la figura en detalle. Una persona que es una verdadera autoridad en cultura maya dice que el fondo es un monstruo terrestre sobre el cual se inclina una figura, mientras el conjunto pareciera estar dominado por un árbol. El escritor científico Alexander Kazantsev ha sugerido una explicación más revolucionaria. Cree que la figura reclinada está encerrada en un vehículo espacial muy estilizado, que podría compararse en construcción y diseño a los cohetes de la actualidad. Incluso la posición del hombre (o piloto) sugiere una postura similar a la de nuestros astronautas dentro del cohete. Se pueden reconocer todos los detalles, desde la antena, el sistema de dirección de vuelo, el turbocompresor, el tablero de control, los tanques de combustible y la cámara de combustión, hasta la turbina y el tubo de escape, aunque puede que algunos aparezcan modificados, para conseguir ciertos efectos estéticos. Se tiene la sensación de que estas réplicas de aviones y cohetes son recordatorios o memorias de una era de una civilización superior, cuando tales naves eran dibujadas con exactitud más que teniendo en cuenta aspectos estéticos.

En agosto de 1973, mientras los astronautas del Skylab 2 se hallaban en su órbita espacial, recibieron una misión muy curiosa. Debían fotografiar, en lo posible, las Líneas Nazca, que son una serie de misteriosas líneas artificiales en el valle de Nazca, en Perú, para comprobar, si eran visibles desde el espacio. Estas enormes señales terrestres están constituidas por una serie de líneas rectas y figuras geométricas, grandes dibujos de animales visibles solamente desde el aire y lo que claramente parece un conjunto de pistas de aterrizaje para aviones. Todas fueron trazadas en la tierra o labradas en el suelo rocoso del valle, en una época desconocida. No existían leyendas locales acerca de ellas y, puesto que en el nivel del suelo no se las podía notar, fueron descubiertas solamente desde el aire, durante una prospección de agua

en los Andes. Las líneas y los gigantescos dibujos ocupan una gran parte del Valle de Nazca, que tiene 96 kilómetros de largo y 16 de ancho. Por momentos desaparecen frente a algunas montañas pequeñas, pero luego emergen al otro lado, absolutamente rectas. En algunos casos, como ocurre con los presuntos campos de aterrizaje, los dibujos son extremadamente anchos, y otras, conforman grandes y muy sofisticadas figuras de animales, peces y pájaros, e incluso una enorme serpiente. Aunque existen muchas teorías acerca de su origen, la única cierta es que fueron trazadas por seres que poseían instrumentos altamente desarrollados para calcular y que fueron hechas para ser vistas desde el cielo, puesto que es la única manera como puede seguirse su diseño. En la bahía de Pisco, en la costa peruana, existe una alta pared rocosa en la que está tallado un enorme tridente, o candelabro, según la interpretación que le dé quien lo ve, ya que, a diferencia de lo que ocurre con las líneas de Nazca, fue advertido con toda facilidad (mide 250 metros de largo) por los invasores españoles. Estos lo interpretaron como un signo de la Trinidad para estimularlos en su obra de conquista y conversión de los bárbaros. Cualquiera que fuese su propósito, lo cierto es que resulta más fácil de ver desde el aire que desde el mar, y la barra central del tridente apunta directamente hacia el valle de Nazca, como si fuera una especie de señalizador para los supuestos «campos de aterrizaje». Puede que estos fueran, a su vez, bases para esos aviones cuyos modelos dorados resultan asombrosos.

En diversos lugares de América, existen otras líneas geométricas y algunas figuras enormes que pueden verse también desde el aire, como por ejemplo las grandes formas humanoides del desierto de Tarapacá, en Chile, el laberinto Navajo, en California, las montañas Elefante y Serpiente, en Wisconsin, y otras en diversos lugares del mundo, que a menudo no tienen una historia arqueológica anterior.

El Egipto faraónico, ese gran depósito de elementos arqueológicos, ha revelado recientemente algunos signos sorprendentes relativos a los principios de vuelo de cuerpos más pesados que el aire, que se habrían conocido en la antigüedad. A diferencia de los aviones dorados de Colombia, éstos están hechos de madera y se encuentran en las tumbas, donde se conservaron al abrigo de la desintegración durante miles de años, gracias al clima seco de la región. En algunas colecciones de museos se han encontrado los que parecerían ser modelos de planeadores y que antes, cuando se les descubrió en tumbas remotas, se creyó que eran modelos de pájaros. En el Museo de Antigüedades de Egipto puede verse un objeto de madera que fue identificado y estudiado por el doctor Khalil Messiha en 1969 y que, lejos de ser un pájaro, posee las mismas características de los modelos de aviones monoplanos actuales. El timón, o cola, está levantado, y la estructura tiene una sección que hace las veces de ala. Al comentar acerca de los ángulos diedros que se advierten a cada lado, el hermano del doctor Messiha, G. Messiha, que es ingeniero de vuelo, observó:

El ángulo diedro negativo cumple las mismas funciones que el positivo: una

sección muestra que la superficie del ala es parte de una elipse que proporciona estabilidad durante el vuelo; y las formas aerodinámicas de la estructura disminuyen la resistencia al aire, lo cual es un hecho que fue descubierto en aeronáutica tras años de trabajos experimentales.

Después de miles de años, el avión es todavía capaz de volar y, cuando se le lanza desde la mano, como si fuera un modelo de planeador, se comporta admirablemente, demostrando que sus antiguos constructores tenían conocimientos de aerodinámica.

Desde el momento en que el doctor Messiha comprobó que la extensión de las alas de algunos de los modelos de pájaros era idéntica a la del nuevo avión Caravelle, se han identificado otros modelos potenciales de aviones o planeadores, y en 1972 se abrió en el Museo de Antigüedades de El Cairo una exposición de catorce de ellos, como demostración de que en el antiguo Egipto se tenían conocimientos de vuelo. No sabemos si estos artefactos fueron inventados o heredados de otra cultura. Sin embargo, puesto que la mayoría de los modelos encontrados en las tumbas egipcias están relacionados con originales más grandes, es posible que bajo las arenas del desierto exista un avión o planeador original esperando al excavador.

Los documentos escritos más completos acerca de aviones son probablemente los del *Mahabharata*, el relato épico hindú que, aún cuando se estima que fue escrito en su forma actual en el año 1.500 A.C. aparentemente fue copiado y recopiado desde la más remota antigüedad. La obra se refiere a los actos de los dioses y de los antiguos pueblos de la India, pero contiene tal riqueza de detalles científicos que, cuando fue traducido, a mediados del siglo XIX, las referencias a los aviones y a la propulsión por cohetes no tenían sentido para los traductores. Los mecanismos descritos hacía miles de años no iban a aparecer en la época moderna si no más de un siglo después. Muchos de los versos del *Mahabharata* están dedicados a máquinas voladoras llamadas *vimanas* y encierran una información detallada acerca de los principios de su construcción, que llenó de asombro a los traductores. En otro antiguo texto hindú, el *Samarangana Sutradhara*, se discuten con detalle las ventajas y desventajas de distinto tipo que presentan los aviones, así como sus capacidades relativas de ascensión, velocidad de crucero y todo lo relativo al descenso.

Incluso se hace una descripción del tipo de combustible a utilizar —mercurio— y se recomiendan determinadas clases de maderas y metales ligeros y con capacidad de absorción del calor, que son los adecuados para la construcción de aviones.

Además, hay detalles informativos acerca de cómo tomar fotografías de aviones enemigos, sobre métodos de determinación de sus características de aproximación, sistemas para hacer que sus pilotos pierdan el conocimiento y, finalmente sobre cómo destruir los *vimanas* enemigos.

En otro antiguo clásico de la India, el *Ramayana*, existen curiosas descripciones sobre viajes de aviones realizados hace miles de años. Los detalles que se

proporcionan sobre la vista aérea de Ceylán y de algunas zonas de la costa están escritos con tanta naturalidad y son tan similares a los que ahora se ven —las rompientes de las olas, la curvatura de la tierra, la altura de las colinas, el aspecto de ciudades y bosques— que llega uno a convencerse de que *algunos* seres que viajaron por el aire en la Antigüedad vieron realmente la tierra desde el cielo, no la imaginaron. En una versión contemporánea del *Ramayana*, el *Mahariva Chanta,* el héroe-dios Rama, a su regreso de Lanka, donde acaba de rescatar a su mujer Sita, recibe como presente un *vimana*, que es descrito así: «Tiene completa libertad de movimientos, se desplaza a la velocidad que se desee, totalmente bajo control, y su accionar es siempre obediente a la voluntad (de quien lo maneje)… dispone de compartimientos con ventanas y tiene excelentes asientos…», es un caso de texto clásico que parece un aviso de Air India. En este mismo texto encontramos un diálogo que resulta particularmente asombroso cuando advertimos que se adelantó en varios miles de años a los viajes espaciales y a las narraciones acerca del aspecto que tenían las cosas en el espacio:

Rama: El movimiento de este excelente carruaje parece cambiado.

Vishishara: … Este carruaje está abandonando ahora su cercanía al mundo medio.

Sita: ¿Cómo es que, siendo de día, aparece… ese círculo de estrellas?

Rama: ¡Reina! Ciertamente, es un círculo de estrellas, pero debido a la gran distancia no podernos percibirlo de día, ya que nuestros ojos están encandilados por los rayos del sol.

Ahora que ha desaparecido, con el ascenso de este carruaje… (y así podemos ver las estrellas).

Ya sea que estos relatos constituyan recuerdos de una civilización técnicamente muy adelantada, o que se trate de simples fantasías, comparables a algunas de las imaginadas por los actuales escritores de ciencia ficción, algunos de estos relatos del pasado remoto suenan extrañamente contemporáneos, excepto en lo relativo al material usado como fuente de poder para el avión (lo cual, naturalmente, podría haber sido mal traducido del original):

… Dentro de él uno debe colocar el motor de mercurio con su sistema de calefacción debajo. Gracias a las energías latentes en el mercurio, que hacen funcionar la turbina, el hombre que fuera sentado en su interior podría viajar a gran distancia por el cielo… debe haber cuatro depósitos de mercurio en su interior. Cuando son calentados por medio de un fuego controlado… el *vimana* desarrolla un poder de trueno por medio del mercurio…

Si este motor de hierro, con uniones adecuadamente soldadas, es llenado de mercurio y el fuego se dirige hacia la parte superior, desarrolla una gran potencia, con

el rugido de un león… e inmediatamente se convierte en una perla en el cielo…

Pero los modelos y descripciones de aeronaves y los relatos acerca de cohetes y vuelos espaciales son sólo una indicación, no una prueba, de un alto desarrollo científico.

No obstante, hay algunas técnicas y artefactos que fueron reconocidos como lo que eran muchos años después de su descubrimiento y que proporcionan una prueba más tangible acerca de las capacidades tecnológicas del pasado remoto, que antes no se sospechaban.

La «computadora estelar" de Antikythera es un buen ejemplo de esto. Se trata de un pequeño objeto de bronce que consiste en láminas y ruedas o radios soldados por el mar, que fue recogido hace setenta años junto a otros objetos, estatuas en su mayoría, de un antiguo naufragio depositado en el fondo del Mar Egeo. A comienzos de la década del 60, cuando fue sometido a un estudio detallado y a la acción de ácidos por diversos arqueólogos, como Derek de Solía Price y George Stamires, resultó que se trataba de un aparato para la localización de las estrellas y un computador de órbitas planetarias. Era un mecanismo para verificar posiciones por la noche que demostraba un conocimiento astronómico y de navegación insospechado en épocas remotas. Como decía el doctor Price: "En ningún otro sitio se conserva un instrumento como éste… Encontrar una cosa así es como encontrar un avión a chorro en la tumba del rey Tut…», lo cual es una posibilidad que tal vez no está del todo fuera de los límites de lo verosímil, dados los recientes descubrimientos.

En algunos museos podrían hallarse otras pruebas concretas de adelanto técnico, clasificadas como objetos religiosos, juguetes o sencillamente «sin clasificar". Poco antes de la Segunda Guerra Mundial, cuando excavaba en un lugar cercano a Bagdad y de una antigüedad calculada en 2.000 años, el arqueólogo alemán Wilhelm Kónig extrajo ciertos artefactos muy curiosos, que consistían en cilindros cubiertos de asfalto. Se hallaban dentro de unos jarrones y estaban provistos de un tapón de hierro. En otras palabras, eran pilas secas desprovistas del electrodo, que posiblemente se habían evaporado. Cuando se les agregó un nuevo electrodo —sulfato de cobre— algunas de estas baterías funcionaron perfectamente. Después de su primer hallazgo, Konig identificó algunas partes de otras baterías que ya se hallaban en exhibición en los museos y que estaban catalogadas como objetos "de uso desconocido». Desde que las encontró y las identificó, se han hallado muchos otros ejemplares en Iraq y en otros lugares del Oriente Medio.

Estas pilas eran usadas aparentemente para niquelar metales, pero habría que preguntarse si este antiquísimo conocimiento de la electricidad, heredado tal vez de una cultura primitiva y luego olvidado, hasta su redescubrimiento en el siglo XIX, no era aprovechado para otros fines, aparte del niquelado. En el mundo de Grecia y Roma se utilizaban antorchas y lámparas de aceite para la iluminación, y en todos los

lugares donde existen pasajes entre edificios de la época pueden hallarse trazas de humo en los techos. Sin embargo, en el caso de la más remota civilización egipcia, los techos de túneles subterráneos, bellísimamente labrados y pintados, no muestran señales de antorchas ni de lámparas de aceite. Tampoco las hay en las paredes ni en los cielos rasos de ciertas cuevas de Europa Occidental donde los pintores de cavernas de La Madeleine y Aurignac realizaron sus obras maestras, con admirable sofisticación, hace 12.000 y hasta 30.000 años.

En el Templo de Hathor, en Dendera, Egipto, existe una antigua pared tallada que durante mucho tiempo ha sido considerada un enigma arqueológico. En ella se representa una escena en que dos sirvientes parecen transportar gigantescos bombillos luminosos con filamentos interiores en forma de serpientes muy finas y conectados a una caja o interruptor con cables trenzados y que se asemejan poderosamente a potentes lámparas eléctricas apoyadas en aisladores de alta tensión. El doctor John Harris, de Oxford, ha señalado lo siguiente:

Los cables son virtualmente una copia exacta de las actuales ilustraciones de obras de ingeniería. Parecen muy pesados y estriados, lo que indica un haz de muchos conductores más bien que un simple cable de alto voltaje.

Existen otras ilustraciones en papiro y en piezas talladas que han sido conservadas durante miles de años, gracias al clima seco de Egipto y que, al ser examinadas con un criterio moderno y no comprometido, parecen ilustrar claramente el uso desde antiguo de ciertos artefactos contemporáneos. Debe recordarse que en los documentos egipcios se hace referencia al reino de los dioses anteriores a la I dinastía, que fue una época de superior civilización y poderes milagrosos, compartidos, según los recuerdos y documentos existentes, por las más antiguas culturas de la Tierra.

Resulta sorprendente comprobar que algunas antiguas culturas, considerablemente más antiguas que Grecia y Roma, poseían conocimientos de astronomía, matemáticas superiores, cálculos del tiempo y medidas de la Tierra y el sistema solar, miles de años antes de que fueran redescubiertos o vueltos a determinar, en la época moderna. Para obtener esa información, las antiguas culturas tendrían que haber dispuesto de telescopios u otros instrumentos suficientemente precisos como para realizar los cálculos exactos.

Al estudiar algunos mapas medievales se han hecho extraordinarios descubrimientos.

El profesor Charles Hapgood, que ha realizado algunos de los más notables, pasó muchos años examinándolos y verificó que contenían mucha información acerca de la Tierra que suponemos era desconocida en la época en que fueron diseñados. Algunos han sido copiados y recopiados durante siglos, a partir de originales desaparecidos de la biblioteca de la antigua Alejandría, y demuestran un

conocimiento asombrosamente exacto de tierras aún por descubrir (de acuerdo con la historia que se nos ha enseñado) en el momento en que fueron realizados los originales e incluso las copias. Por ejemplo, se alude a la existencia de América del Norte y del Sur y a la Antártida, miles de años antes de Colón.

El mapa Piri Reís, que es una sección de otra carta mundial mucho mayor existente en la Antigüedad y que fue hallado en 1929, en medio del desorden del harem del derrocado Sultán de Turquía, muestra con toda claridad la costa de la Antártida, tal como *habría sido* sin los hielos que la cubren, y describe la topografía del interior, desprovista de hielos también. Un examen de los núcleos terrestres de la Antártida hecho en las proximidades del Mar de Ross, indica que este continente habría estado cubierto de hielo durante 6.000 años, como mínimo. Esto significaría que el mapa original fue trazado mucho antes del comienzo de la historia escrita, durante la era en que se supone existió la Atlántida y su famosa cultura mundial.

Otro mapa, el Planisferio del Rey Jaime, que data de 1502 y que es copia también de mapas muy anteriores, muestra que el desierto del Sahara era en tiempos remotos una tierra fértil, con grandes lagos, ríos y ciudades. El Mapa Mundial Buache de 1737 muestra la Antártida, según la copia hecha de otro griego antiguo, como si estuviera compuesta de dos islas muy grandes y separadas por un mar interior. (Anotemos que la existencia misma de la Antártida sólo era supuesta en el mundo moderno, hasta que se la descubrió oficialmente, en 1820.) Si pudiera eliminarse el hielo, el continente Antártico tendría justamente ese aspecto, cosa que no se supo hasta que lo descubrieron las expediciones realizadas durante el Año Geofísico de 1958. Otros mapas muestran algunos de los glaciares de la última era de los hielos y que aún existen en ciertas regiones de Europa, Gran Bretaña e Irlanda y en otro, todavía, se muestra el Estrecho de Bering, no como estrecho, sino como el istmo que fue en una época.

Los rasgos salientes de estos mapas recopiados de la Antigüedad son sus exactas coordenadas; su conocimiento de la longitud (no desarrollada en el mundo moderno hasta el fin del siglo XVIII, lo cual quiere decir que sus autores estaban familiarizados con la trigonometría esférica y usaban instrumentos geodésicos de gran precisión) y su diseño, realizado posiblemente durante un período que se sitúa hace 8.000 o 10.000 años. Es decir, muchos años antes del comienzo de nuestra historia escrita.

En los documentos de razas muy antiguas se encuentran datos astronómicos de gran corrección, pese a que, hasta donde nosotros sabemos, no disponían de telescopios gigantes ni de ningún tipo para obtenerlos. Por ejemplo, el conocimiento de las dos lunas de Marte (y su distancia desde el planeta), los siete satélites de Saturno, las cuatro lunas de Júpiter y las fases de Venus (llamadas «Cuernos" en los escritos de Babilonia). Incluso se habían descubierto aspectos de algunas estrellas

distantes: la constelación de Escorpión se llama así porque tenía una "cola" o cometa dentro. Sin embargo, éste sólo puede ser observado con un poderoso telescopio. En el otro lado del océano, los mayas de América Central, que tal vez compartían los conocimientos de una cultura anterior, llamaron también "Escorpión» a esta constelación. (Los mayas fueron los únicos, entre todos los pueblos de la Antigüedad, que calcularon el año solar con la cifra más aproximada que pueda hallarse en cualquier calendario, incluido el nuestro: 365,2420 días. La cifra exacta es 365,2422 días.)

Debido a que el conocimiento científico fue decayendo, tras alcanzar su antiguo apogeo, mucha de esta información astronómica adoptó el carácter de leyenda. Por ejemplo, la del dios (planeta) Uranio, que devoró (eclipsó) a sus propios hijos (lunas) y luego los vomitó (fin del eclipse). Aunque tales fenómenos no podían ser vistos, debido a la desaparición de instrumentos óptimos, la información astronómica fue conservada a través de mitos semi-religiosos.

Tal vez la más desusada de todas las indicaciones de una ciencia desarrollada en la Antigüedad y que todavía existe y está a nuestra disposición, es la Gran Pirámide de Egipto. Durante miles de años se creyó que era una tumba, aunque la tradición conservada por los coptos, minoría que descendía directamente de los antiguos egipcios, indicaba que se trataba de una recopilación de los conocimientos de la «Reina de los Dioses» y que era un libro de piedra recopilado por Surid, uno de los reyes *anteriores al diluvio*, que en el futuro sería descifrado por aquellos suficientemente adelantados como para leerlo.

Este aspecto de la Gran Pirámide como posible fuente de información secreta fue ya advertido por los ingenieros franceses, durante la invasión napoleónica de Egipto.

Cuando trataron de utilizarla como punto de triangulación, descubrieron que sus costados estaban orientados exactamente en la dirección de los puntos cardinales. El meridiano longitudinal pasaba por el vértice, y las líneas diagonales que partían del vértice en dirección al Norte, bisectaban con toda exactitud el delta del Nilo. Se traza una raya hacia el Norte, pasando por el punto de encuentro de las diagonales de la base, sólo se yerra el Polo por 4 millas (6,43 km), y eso considerando que el Polo Norte podría haber cambiado de posición en los siglos transcurridos desde la construcción de la Gran Pirámide.

El actual sistema métrico decimal de medidas se basa en el metro, que equivale a un diez millonésimo del cuadrante de meridiano y que es una unidad desarrollada por los franceses poco antes de su invasión a Egipto. El codo piramidal de cincuenta pulgadas utilizado por los antiguos egipcios y que precedió al metro en miles de años, es casi igual a éste en cuanto a su largo, pero en realidad es más exacto, debido a que se basa en el largo del eje polar y no en el de un meridiano, que puede variar según los contornos de la Tierra. Algunas medidas de la Gran Pirámide que fueron tomadas

de acuerdo con el codo egipcio indican un asombroso conocimiento de la Tierra y del lugar que ésta ocupa en el sistema solar; conocimiento que estaba olvidado y que no fue redescubierto hasta la era moderna. La información puede expresarse en términos matemáticos: el perímetro de la pirámide es equivalente al número de días del año: 365,24; doblando el perímetro se obtiene el equivalente a un minuto de grado en el Ecuador. La distancia desde la base hasta el vértice, medida por el costado, es 1/600 de grado de latitud; la altura multiplicada por 109 da la distancia aproximada de la Tierra al Sol; el perímetro dividido por el doble de la altura da el valor de ∏ , 3,1416, que es considerablemente más exacto que la cifra de 3,1428 a la que llegaron los antiguos matemáticos griegos. La altura de la pirámide multiplicada por 1015 da el peso aproximado de la Tierra. El eje polar terrestre cambia día a día en el espacio (trayendo una nueva constelación del zodíaco detrás del sol cada 2.200 años) y alcanza su posición original una vez cada 25.827 años, cifra que aparece en los cálculos de la pirámide (25.826,6) cuando se suman las diagonales de la base puestas en cruz. Las medidas de la cámara real que existe dentro de la Gran Pirámide arrojan las dimensiones exactas de los dos triángulos básicos de Pitágoras: 2.5.3 y 3.4.5, aunque fue construida varios miles de años antes de Pitágoras. Y éstas son sólo algunas de las medidas coincidentes de la pirámide.

Habría que preguntarse por qué se levantó una estructura tan enorme y complicada con el sólo fin de entregar información. Tal vez se trató de traspasar esos conocimientos después de una serie de catástrofes globales, cuando los supervivientes aún disponían de recursos técnicos y podían hacerlo de manera que no fuese destruida, ni siquiera en el caso de que se perdieran todos los documentos y lenguajes entonces existentes. En relación con esto, cabe recordar la sugerencia de que, en el momento en que los exploradores del espacio lleguen a la Tierra, o cuando las sondas terrestres alcancen otros planetas civilizados, las matemáticas y las ecuaciones matemáticas pueden ser una manera eficaz de establecer una comunicación primaria, puesto que las bases científicas y tecnológicas de un viaje semejante estarían basadas necesariamente en las matemáticas.

El mensaje de la pirámide, que proviene de nuestro propio pasado, y no del futuro, podría revelar más adelante un número de elementos de información mucho mayor, en la medida en que adquiramos los conocimientos necesarios para reconocerlos.

Algunos investigadores de la Gran Pirámide y de la tradición cóptica han sugerido que la Gran Pirámide sería un registro de un sistema de conocimientos que más tarde se perdieron o dispersaron, con excepción de aquella parte que se ha conservado en las leyendas. Semejantes vestigios de una civilización o civilizaciones anteriores, que nos parece posible reconocer, serían un indicio de que, aunque algunos de sus adelantos eran similares a los nuestros, pudo haber otros logrados en

campos distintos y que todavía nos resultan desconocidos. En todo el mundo se encuentran enormes estructuras de piedra que son clasificadas como «no atribuidas». Con ello se quiere decir que nadie sabe realmente quién las construyó. Generalmente, su construcción es similar, lo mismo que su orientación respecto de los planetas, el Sol, la Luna y sus órbitas, las constelaciones y otras estrellas fijas, así como también otras fuerzas, que son posiblemente los campos magnéticos y las corrientes de la tierra. Entre estas enigmáticas estructuras prehistóricas hay que incluir las pirámides de Teotihuacán en México y las más viejas ciudades de Yucatán; las ruinas preincaicas de los Andes peruanos y las líneas del valle de Nazca; las ruinas enormes de Tiahuanaco, situadas a una altura de 4.000 metros; las gigantescas estructuras de piedra de las Islas Británicas, especialmente Stonehenge y Avebury, y las grandes piedras verticales de Bretaña, algunas de las cuales continúan bajo el mar; las ruinas prehistóricas de las islas del Mediterráneo, del Oriente Medio y de Asia Sudoriental, los restos ciclópeos de las Carolinas, las Marquesas y otras islas del Pacífico, las estructuras manolíticas existentes bajo el Caribe, el complejo pétreo de Niebla, en España y las obras del norte de África —incluido Egipto— cuyo origen se desconoce; la orientación de los grandes montículos de piedra de los Estados Unidos y las pirámides arcaicas de la China.

Hasta la primera década del presente siglo, todas las viviendas de China eran orientadas por un nigromante, antes de su construcción, con el fin de aprovechar las afortunadas vías o corrientes invisibles que se desplazan a lo largo y ancho de la Tierra.

(Debe recordarse que los primeros compases vinieron de la China.) El doctor Ernst Borschmann, un agudo comentarista del paisaje arquitectónico de la China, pensaba que la disposición de templos, pagodas y pabellones, orientados hacia un centro desde el cual irradian, se asemeja a un campo magnético. El procedimiento, que consiste en seguir las líneas de fuerza de la Tierra (en chino se llaman *feng shui*: «viento-agua"), posiblemente un resabio de alguna ciencia muy avanzada de la Antigüedad, ha sido ahora descartado como algo propio de hábitos supersticiosos y feudales. Sin embargo, otra forma de "superstición», la acupuntura, que podría también ser una reliquia científica valiosa y disfrazada a través de los siglos como algo mágico, ha sido elevada a una posición de respetabilidad por el actual régimen chino.

Si en la Antigüedad se hubiese comprendido y desarrollado la fuerza del magnetismo y del magnetismo invertido, hasta un punto en que la gravedad, que es en sí una forma de magnetismo, pudiera haber sido canalizada como otras fuerzas naturales, dispondríamos de una explicación acerca de algunas de esas construcciones prehistóricas que se nos antojan técnicamente imposibles y muchas de las cuales parecen haber sido literalmente lanzadas sobre las cumbres de las montañas y

colgadas de los bordes de los precipicios, cual piedras monolíticas que hubiesen volado hasta allí.

Resulta inquietante pensar que algunos restos de antiguas técnicas electromagnéticas podrían estar aún protegiendo las pirámides egipcias, mientras los científicos de la actualidad tratan de desentrañar sus Secretos, que en este caso serían cámaras selladas ocultas en su interior. Desde hace algún tiempo se ha estado llevando a cabo un proyecto que consiste en penetrar la estructura interna de la pirámide de Chefrén, en Giza, por medio de rayos cósmicos. Los trabajos son dirigidos por el doctor Amr Gohed, de la Universidad de Ein Shams, de El Cairo, quien utiliza, entre otros equipos, una nueva computadora IBM 1130. Aunque las pruebas se realizan con toda pericia, los registros diarios han ido arrojando, para las mismas secciones, modelos completamente diferentes: Según el doctor Gohed, «…es algo que desafía todas las leyes conocidas de la ciencia y la electrónica…" y que resulta "científicamente imposible". Un artículo del *Times* de Londres señaló: "…Se ha llegado a la conclusión de que las esperanzas de realizar un gran descubrimiento se han convertido en una masa de símbolos ininteligibles…", y el doctor Gohed, al resumir la forma en que el proyecto ha fracasado hasta ahora, dijo: "En la pirámide opera alguna influencia que desafía todas las leyes de la ciencia…».

Pero, más que un desafío a la ciencia, lo que podría ocurrir es simplemente que hubiese otras leyes que no comprendemos todavía, como por ejemplo tensiones y fuerzas de atracción que representan los poderes ocultos de la Tierra, el Sol, la Luna, los planetas y las estrellas.

En su libro, *The View over Atlantis* (Visión sobre la Atlántida), John Mitchell se refiere a la unidad que muestra la cultura prehistórica y observa: «…La Tierra está sembrada de obras prehistóricas de ingeniería relacionadas con el uso del magnetismo polar". Luego sugiere que vivimos "… dentro de las ruinas de una antigua estructura cuyas vastas dimensiones la han hecho ya invisible…". De allí la relación que hay entre los grandes restos pétreos de la prehistoria que aún se yerguen en las llanuras, montañas, desiertos, en las selvas y bajo los mares del mundo. Según su opinión, "… los filósofos de aquella época (consideraban que) la Tierra era una criatura viva y su cuerpo, como el de cualquier otra criatura, tenía un sistema nervioso en su interior, relacionado con su campo magnético. Los centros nerviosos de la Tierra, que en el cuerpo humano coinciden con los puntos de acupuntura de la medicina china, eran conservados y reverenciados en edificios sagrados, dispuestos como un microcosmo del orden cósmico…».

Existen indicios de que en el pasado remoto pudo existir una o más civilizaciones mundiales que desaparecieron, como resultado de las catástrofes naturales o provocadas que se produjeron mucho antes de lo que se recuerda como los inicios de nuestra historia cultural, en el cuarto milenio A.C. Estos indicios han sobrevivido en

buena medida como fragmentos de un conocimiento avanzado y que fue renarrado o recopiado a lo largo de los siglos. Resulta difícil o imposible precisar la fecha en que fueron erigidos algunos edificios o monumentos, pese a su majestuosidad y a que podría provenir de aquel período. Además, la extensión del lapso que hemos observado previamente para la aparición y desarrollo del hombre civilizado, apenas permite disponer del tiempo necesario para construir esta cultura, que en gran medida es materia de hipótesis. No obstante, los recientes descubrimientos del doctor Louis Leakey y Mary Leakey en la garganta de Olduvai, Tanzania, y los de Ruchard Leakey en Kenya, indican que el hombre primitivo pudo existir hace dos millones de años, y los descubrimientos en las cuevas de Vallonet, en Francia, han establecido que la fecha de algunas herramientas primitivas es de un millón de años. El estudio de los cráneos del hombre de Cro-Magnon (que, según se ha considerado generalmente existió hace 30.000 o 35.000 años antes de nuestra era), indican que la capacidad de su cráneo y el tamaño del cerebro que se desprende de ella era por lo menos igual y algunas veces superior al nuestro.

Aunque las maravillosas pinturas de animales en cuevas de Francia y España —situadas a menudo en cavernas que han quedado bajo el nivel del suelo— han sido consideradas parte de la herencia artística del mundo, hay otras obras de arte menos conocidas, que podrían conducir a una reevaluación fundamental de la edad del hombre civilizado. En Lussac-les-Châteaux, Francia, hay imágenes talladas en trozos lisos de roca, cuya edad puede calcularse por las capas de tierra que las cubren y que muestran unos dibujos pertenecientes a la época que habitualmente se asocia con el hombre de las cavernas, de una calidad tan sorprendente, que parecen increíbles. En una época anterior en miles de años al amanecer, de nuestra actual y familiar civilización, se muestran personas de apariencia inesperadamente moderna, vestidas de túnicas, botas, cinturones, chaquetas y sombreros. También aparecen hombres con barbas recortadas y bigotes.

En Sudáfrica se encuentran otras pinturas murales muy sofisticadas, dentro de cuevas del mismo período, aproximadamente, y que representan viajeros blancos, vestidos con ropas de complejo diseño pero imposibles de identificar, empeñados en lo que pudo ser un safari prehistórico o un viaje de exploración.

Las nociones de evolución prehistórica señalan que un tipo de hombre sigue al otro, dentro de la escala ascendente de la evolución y que los mejor dotados y más desarrollados reemplazan a los más primitivos. Aunque esto es en general cierto, y el tipo Cro-Magnon sustituyó al embrutecido hombre de Neanderthal, durante la prolongada historia de la Tierra fue posible que aquellos dos tipos coexistieran, protagonizando una situación que subsiste incluso hoy, con una población que incluye a los científicos atómicos y a los aborígenes de Australia.

Si hubiese existido una civilización anterior a la que conocemos, parecería

razonable esperar que existiese alguna señal que lo demostrase y que nos proporcionara una prueba concluyente (si es que algo puede ser concluyente en la investigación arqueológica) de que tal cultura técnicamente desarrollada existió, no sólo hace algunos años, sino miles de años atrás. Sin embargo, tal como sucedería si nuestra civilización fuese destruida, la mayor parte de los edificios, máquinas y artefactos se pudrirían o enmohecerían y quedarían diseminados o irreconocibles, antes de que pasaran algunos miles de años.

Podrían sobrevivir algunos indicios, si quedasen enterrados en la Tierra en movimiento, debajo del subsuelo y los hielos del Norte o de la Antártida, o escondidos ten el fondo del mar.

El desarrollo del carbono-14, el argón potásico, el uranio teórico, la termoluminiscencia, la dendrocronología y otros sistemas de identificación de edad, han sacudido algunas de nuestras más antiguas teorías acerca de las primeras fechas de la civilización. En Ngwenya, Lesotho, existe una mina de hierro que era trabajada por mineros desconocidos hace 43.000 años. En Irán se han encontrado herramientas de piedra a las que se ha atribuido una antigüedad de 100.000 años. En el norte de Michigan se han descubierto labores mineras de cobre de gran magnitud que aparentemente son anteriores a los indios en miles de años. En Wattis, Utah, un nuevo túnel perforado en una mina de carbón permitió descubrir una serie insospechada de túneles de antigüedad desconocida. El carbón hallado en esos túneles había estado tan expuesto a los elementos, que resultó inservible para quemar. No había leyendas indias relativas a dichas minas, y los indios no utilizaban técnicas de túnel para extraer el mineral.

A medida que el hombre ha explorado más el interior de la Tierra, se han ido descubriendo algunos artefactos conservados dentro del carbón, piedras u otras capas sólidas, lo cual sugiere una edad tan antigua, que solamente se la ha podido calcular de manera estimativa. En Fisher Canyon, Nevada, se halló la huella de un yacimiento de carbón cuya antigüedad se calculó en 15 millones de años. Se estima que otra huella de tacón o sandalia encontrado en una roca arenisca, bajo el desierto de Gobi, tendría también varios millones de años de edad. Y en Delta, Utah, quedó al descubierto la marca fosilizada de una sandalia que contenía trilobites, lo cual significaba que se habían depositado allí después de haber quedado grabada la huella, o bien que estaban pegados a la sandalia. Los trilobites eran animales marinos paleozoicos que se extinguieron hace unos 200 millones de años. En 1959, en Italia, se extrajo un esqueleto humano fosilizado rodeado de estratos cuya edad se calculó en millones de años.

Al examinar un trozo de cuarzo hallado en California, se encontró en su interior un trozo de hierro completamente envuelto, como los insectos prehistóricos conservados en ámbar en el Mar del Norte. Y en Nevada, un trozo de feldespato que

se extrajo de la mina Abbey, en Treasure City, en 1865, contenía un tornillo metálico de dos pulgadas, que se había oxidado, pero que dejó la huella de su diseño y el molde de sus roscas *dentro* del feldespato. La edad de la piedra misma fue calculada en millones de años. El siglo pasado se descubrió en la aldea de Schündorf, cerca de Vócklabruck, Austria, un pequeño objeto metálico con forma de cubo, de menos de un centímetro de largo y ancho, que se hallaba en el interior de un bloque de carbón. En torno del cubo hay una línea que forma una especie de canal y que tiene bordes redondos, como si hubiese sido hecha a máquina.

Naturalmente, no hay explicación acerca de qué era o cómo llegó hasta el interior del bloque de carbón, hace millones de años.

En la época de la conquista del Perú, un grupo de indios dirigidos por españoles descubrió un clavo dentro de una roca. El hecho produjo conmoción, no sólo por la aparente antigüedad del clavo, sino porque el acero era desconocido en América antes de la llegada de los españoles.

En Blue Lick Springs, Kentucky, se extrajo un mastodonte de una profundidad de cuatro metros. Pero, al seguir excavando, se halló un pavimento de piedras un metro más abajo del lugar donde había estado el animal. Este es sólo un ejemplo de los varios hallazgos de antiguas obras de piedra hechos dentro de Estados Unidos. Resultó tan antiguo, que no se ha aceptado la determinación de su edad por medio de los objetos que le rodeaban o se hallaban sobre él (como en el caso del mastodonte).

Estos y muchos otros casos son tan difíciles de explicar en términos históricos, que muchos se inclinan a no atribuirles seriedad; otros los atribuyen a visitantes de otros mundos, que dejaron sus huellas en nuestro planeta en épocas tan remotas que lo que es ahora roca maciza era entonces un material maleable y viscoso. Sin embargo, existe la posibilidad de que esas huellas y simples objetos fuesen hechos por hombres de razas extremadamente antiguas que poblaban la Tierra, y que los descubrimientos en las minas signifiquen que esa civilización era tan remota, que sólo ha podido encontrarse lo que estaba escondido dentro de la tierra o conservado en el interior de otros materiales, pero sin que hasta ahora se lo haya podido identificar. Uno se pregunta cuántos pequeños secretos han sido destruidos a lo largo de los siglos, ya que sólo quedan muy pocos enigmas que demuestren alguna evidencia acerca de una civilización remota, aparte de las leyendas.

Las leyendas y representaciones pictóricas de animales extinguidos pero reconocibles podrían ser otros tantos indicios acerca de la antigüedad de la cultura humana. En ciertos jarrones encontrados en Tiahuanaco se puede ver un animal que se parece mucho al toxodón. El toxodón es un animal prehistórico que se parece en algo al hipopótamo y que se pensaba que se había extinguido mucho antes del desarrollo del hombre civilizado. En todo caso, se creía que no podía adaptarse a una árida meseta de 4.000 metros como Tiahuanaco, y además, esa zona no parecía un

lugar probable para la existencia de una gran cultura. Existen indicios, como la presencia de terrazas por encima de la actual línea de nieves en las montañas circundantes y la fauna oceánica que existe en un profundo lago, que hacen pensar que toda la zona podría haber estado miles de metros más abajo cuando se construyó Tiahuanaco; tal vez en el nivel del mar y en la costa.

En la meseta de Marcahuasi, cerca de Kenko, Perú, hay enormes tallas en piedra, y en ciertos casos se dan laderas completas que han sido modificadas por el tallado. Estas obras preincaicas, pese a hallarse desgastadas por épocas incontables, pueden ser identificadas como leones, caballos, camellos y elefantes, ninguno de los cuales se sabe que haya vivido en Sudamérica durante la era del hombre civilizado. También pueden hallarse en el Perú llamas dibujadas sobre cerámicas muy antiguas, que se encontraron en las ruinas de una ciudad costera cerca de Pisco y que son representadas con cinco dedos, como eran hace muchos miles de años, en lugar de los cascos hendidos que desarrollaron posteriormente.

En ciertos petroglifos esculpidos en formaciones rocosas de Norte y Sudamérica se han descubierto animales que parecieran ser dinosaurios. Pero, puesto que los lagartos comunes, los *gilamonsters* (grandes lagartos venenosos de Arizona, Nuevo México, etc.) y las iguanas, por ejemplo, se parecen a sus remotos ancestros, los dinosaurios, resulta difícil precisar si dichos petroglifos representan monstruos prehistóricos o lagartos ordinarios. Ese podría ser también el caso de un pictógrafo indio o preindígena que muestra a un gran lagarto grabado en una formación rocosa de Big Sandy River, Oregon.

Sin embargo, la pintura tiene un gran parecido a un estegosaurio, un tipo especial de dinosaurio.

En 1924, la expedición Doheny encontró petroglifos de una edad antiquísima en el Cañón Havasupai, cerca del Gran Cañón del Colorado. Uno de ellos mostraba a un grupo de hombres atacando a un mamut, lo cual resulta muy inesperado en América, donde el hombre ha sido habitualmente considerado un ser de aparición muy reciente, geológicamente hablando. Entre otros de los pictógrafos examinados se encontró una representación bastante exacta de un tiranosaurio, que aparecía de pie y parcialmente apoyado en la cola, exactamente como en las reproducciones posteriormente realizadas en los museos. En otros petroglifos a lo largo del Amazonas y sus tributarios se encuentran los que parecieran ser otros animales prehistóricos, sobre todo el estegosaurio.

Cerca del pueblo de Acámbaro, en México, durante una excavación realizada en 1945, se desenterraron estatuillas de arcilla que han sido motivo de conmoción arqueológica durante años. Consisten en modelos de rinocerontes, camellos, caballos, monos gigantescos y dinosaurios de la era Mesozoica. (El hallazgo fue posteriormente desacreditado, ya que el descubridor Waldemar Julsrud, al ofrecer

recompensa sólo por las estatuillas completas, estimuló inadvertidamente la confección de reproducciones por parte de los indígenas locales.) Sin embargo, las pruebas de carbono-14 a que han sido sometidas las figuras, indican que su edad varía entre los 3.000 y 6.500 años. Una de las figuras se parece tanto a un tipo de dinosaurio llamado brachiosaurio, que si no fuera por las eras geológicas transcurridas, uno podría creer que el artista había visto realmente el animal.

Naturalmente, el hecho de que el hombre primitivo dibujara o modelara animales que se parecían a los dinosaurios no constituye una prueba de que los hubiese visto alguna vez (aunque pudo haber visto sus huesos). El dragón de San Jorge y el dragón de China, lo mismo que el *sirrush* (un vertebrado similar al dragón, que aparece representado entre los animales reales en las paredes de Babilonia), eran apenas realidades físicas. No obstante, algunos detalles sugieren que el hombre primitivo pudo haber aparecido mucho antes de lo que se cree comúnmente y que tuvo alguna relación con ciertos animales que se suponían extinguidos en su época.

Algunos de estos sobrevivientes habrían sido localizados en las épocas tardías de la era Terciaria. Sin embargo, puesto que algunos de los pictógrafos parecen representar reptiles de la era Mesozoica, muy anterior al advenimiento del hombre, cabría sugerir una inquietante explicación. Si en una época anterior a la nuestra hubiese existido un hombre altamente civilizado, su curiosidad científica le habría llevado a descubrir la presencia de dinosaurios jurásicos, como ha ocurrido con nosotros. Con la desaparición de esta civilización primitiva, este conocimiento podría haber sido conservado a través de leyendas (acerca de dragones) y pictógrafos. Una vez más, como en el caso de nuestra propia civilización, debemos recordar que hace poco más de 100 años, los tradicionalistas explicaban la presencia de enormes fósiles en la Tierra sosteniendo que Dios había creado los fósiles al mismo tiempo que nuestro planeta.

Andrew Thomas, escribiendo acerca de los anacronismos históricos en su libro *We> are not the First* (No somos los primeros), cuenta de un cráneo de auroch (antiguo buey salvaje) que ahora se encuentra en el Museo Paleontológico de Moscú. El cráneo, cuya edad se calcula en varios miles de años, muestra en su parte frontal un pequeño agujero que fue evidentemente provocado por un proyectil redondo. La falta de líneas radiales quebradas, la velocidad y el calor desarrollados por el proyectil, al igual que su forma, sugieren que se trataba de una bala. La supuesta bala no fue disparada después de la muerte del auroc, ya que la investigación mostró que la herida había sanado algún tiempo después de haber sido inflingida. En el Museo de Historia Natural de Londres hay otro ejemplar similar. Se trata de un cráneo humano encontrado en una cueva en Zambia y con una edad atribuida de 40.000 años, que muestra un agujero similar en el costado izquierdo, igualmente sin trizaduras radiales. Las posibilidades que sugieren estos disparos prehistóricos, si es que son tales,

resultan inquietantes.

Aunque estos descubrimientos podrían considerarse aislados, apuntan hacia la posibilidad de que el hombre civilizado haya existido en la Tierra desde hace mucho más tiempo que el que antes se creyó. Sin siquiera considerar la posibilidad de que alguna civilización hubiese llegado a la Tierra desde el espacio exterior, como se ha sugerido frecuentemente, habría habido tiempo y espacio en la historia de nuestro propio planeta como para que se hubiesen desarrollado una o varias culturas hasta el punto de aniquilarse a sí mismas por medio de guerras, trastornos ambientales, o de haber sido destruidas por otras fuerzas que habrían desencadenado inconscientemente.

Si partimos de un punto en la Antigüedad situado en el año 4.000 A.C., advertimos que nuestra propia cultura ha progresado desde la agricultura y el pastoreo primitivos hasta la fisión nuclear en un lapso de sólo 6.000 años. Tomando en cuenta la edad de la Humanidad, ha habido mucho tiempo para que otras culturas llegaran a un nivel similar al nuestro. Al reconsiderar algunos de los antiguos documentos que han llegado hasta nosotros, podríamos obtener cierta información en el sentido de que la Humanidad alcanzó anteriormente nuestra actual capacidad de destrucción. Aunque existen indicios de grandes explosiones de la superficie de la Tierra en la Biblia (Sodoma y Gomorra), en la mitología griega y en muchas de las leyendas de los indios de Norte y Sudamérica, es en los antiguos testimonios escritos de la India, copiados y recopiados desde la antigüedad prehistórica, donde encontramos, descritos con bastante detalle, el uso y efecto de algo que se parece mucho a las explosiones atómicas durante una guerra.

En varios de los antiguos libros de la India, que a diferencia de lo ocurrido con tantos documentos occidentales escaparon al fuego y la destrucción, pueden hallarse referencias inesperadas a esos recientes adelantos de nuestra civilización tecnológica. Dichas alusiones describen, como si hubiesen sido escritas hoy y no hace miles de años, cuestiones como la relatividad del tiempo y el espacio, los rayos cósmicos, la ley de la gravedad, la radiación, la naturaleza cinética de la energía y la teoría atómica. La escuela Vaisesika de los filósofos científicos de la antigua India, desarrolló o conservó la teoría de que los átomos estaban en incesante movimiento. Subdividieron la medida del tiempo en una serie increíble de fracciones de segundo, y el más infinitesimal fue considerado como el «período empleado por un átomo para atravesar su propia unidad de espacio».

En el *Mahabharata*, un gigantesco compendio de más de 200.000 versos que se refiere a la creación del cosmos, a la religión, las oraciones, costumbres, historia y leyendas relativas a dioses y héroes de la antigua India, hay abundancia de referencias sorprendentemente modernas. Se supone que este libro fue escrito originalmente hace 3.500 años, pero describe acontecimientos que supuestamente

ocurrieron miles de años antes. Entre los versos del *Mahabharata* hay algunos que contienen vividas descripciones de lo que pareciera ser una visión de primera mano de una guerra atómica.

En la década de 1880, cuando los estudiosos de filosofía y religión pudieron leer y estudiar el *Mahabharata* (una traducción se terminó en 1884), naturalmente estimaron que las frecuentes y detalladas alusiones a antiguas naves aéreas *(vimanas*), con instrucciones acerca de cómo eran accionadas y sobre la manera de reconocer aviones enemigos, eran fantasías poéticas. Había incluso referencias aún más asombrosas a un arma diseñada para provocar la parálisis de los ejércitos enemigos *(mohanastra*: «la flecha del inconsciente") y descripciones de "carruajes de dos pisos con muchas ventanas que proyectaban llamaradas rojas y que volaban como cometas… a las regiones del cielo y las estrellas».

Debe recordarse que el *Mahabharata* fue traducido décadas antes de la aparición del avión, el gas venenoso o nervioso, los cohetes manejados por el hombre y las bombas atómicas. Tales referencias no significaban otra cosa sino alocados vuelos de la imaginación, para los lectores de la era Victoriana. Los estudiosos occidentales del *Mahabharata* advirtieron fácilmente otras alusiones a ciertas armas relativamente modernas y que estaban relacionadas con un control del poder de fuego, las distintas clases de artillería y cohetes, las «balas del hierro", los explosivos de salitre, sulfato y carbón, las bombas cohete capaces de abatir puertas de ciudades, y los *agneyastras*, cañones cilíndricos que hacían un ruido como el de un trueno. Pese a que todo fue atribuido a la antigua India, no lograron asombrar a los lectores. Algunos sospecharon que constituían un "entrometimiento" o deslices en la traducción, debido a un comprensible intento indio de decir: "nosotros lo tuvimos antes».

Otras armas misteriosas mencionadas en el *Mahabharata* fueron mejor comprendidas, aunque antes resultaban bastante ininteligibles, en pleno desarrollo de la Primera Guerra Mundial. Ramchandra Dikshitar, comentarista militar de la India, señaló en su obra *War in Ancient India* (Guerra en la India antigua) que el Mahabharata contenía alusiones a la guerra: los modernos aviones serían los equivalentes de los *vimanas*, el arma *mohanastra* que hacía que ejércitos enteros cayesen inconscientes equivalía al gas venenoso. También dijo que se utilizaba una cortina de niebla o de humo para producir una densa bruma para el camuflaje, y comparó el *tashtra*, un arma «capaz de matar a un gran número de enemigos al mismo tiempo", con los explosivos modernos más avanzados. Aunque los estudiosos del siglo pasado y algunos oficiales británicos de la Primera Guerra Mundial reconocieron algunas de las armas "redescubiertas" del *Mahabharata*, otras de las descripciones resultaban tan inconcebibles, que incluso hicieron confundir a los traductores. P. Chandra Roy, autor de la principal versión inglesa, observó en la introducción: "Para el lector inglés puro y simple habrá muchas cosas en este libro

que le parecerán ridiculas…».

Sin embargo, lo que resultaba ridículo o misterioso en la década de 1880 e incluso en la Primera Guerra Mundial, ya no es tan enigmático para casi ninguna persona que viva en nuestro incierto mundo de hoy. Los siguientes párrafos, que se refieren a una guerra de la Antigüedad, nos resultan asombrosamente familiares, aunque están separados de nuestra era atómica por muchos miles de años. Encontramos la siguiente descripción de un arma especial lanzada contra un ejército enemigo:

Un solo proyectil, cargado con toda la potencia del Universo. Una columna incandescente de humo y llamas, tan brillante como diez mil soles, se alzó en todo su esplendor… era un arma desconocida, un rayo de hierro, un gigantesco mensajero de la muerte que redujo a cenizas las razas de Vrishnis y Andakas (los enemigos contra quienes se utilizó) …Los cadáveres estaban tan quemados que resultaban irreconocibles.

Sus cabellos y uñas desaparecieron; jarros y objetos de greda quedaron destrozados, sin motivo aparente, y los pájaros se volvieron blancos. Al cabo de pocas horas, todos los comestibles estaban infectados… para escapar a este fuego, los soldados se lanzaron a los arroyos y trataron de lavar sus cuerpos y todo su equipo.

(Aquella poderosa arma) …arrasó con multitudes (de guerreros), corceles y elefantes, automóviles y armas, como si fueran hojas secas de los árboles… barridas por el viento… lucían muy hermosas, como aves en vuelo… volando desde los árboles…

En lugar de referirse a los resultados visuales producidos por la explosión de aquella superarma como la nube en forma de seta, el escritor, que la vio, o tomó su descripción de otros relatos o simplemente imaginó su efecto, lo describió como grandes nubes que se abrían una sobre la otra, cual una serie de parasoles gigantes; es decir, una concepción distinta a la nuestra, pero que no resulta un mal símil.

Incluso se dan las dimensiones aproximadas del arma o bomba:

… Una columna tan fatal como la vara de la muerte. Medía tres codos y seis pies.

Dotada de la fuerza del trueno de Indra, el de los mil ojos, era… capaz de destruir a todas las criaturas vivientes…

También se puede leer un relato acerca del choque en el aire de dos cohetes:

… Las dos armas se encontraron en pleno vuelo. Luego, la Tierra con todas sus montañas y mares comenzó a temblar, y todas las criaturas vivas sintieron el calor de la energía de las armas y se vieron grandemente afectadas. Los cielos resplandecieron y los diez puntos del horizonte se llenaron de humo…

Muchos piensan que la gran guerra descrita en el *Mahabharata* se refiere a la invasión «aria» del sub-continente indio, que vino desde el Norte. El relato pudo haberse hecho en términos comprensibles, acordes con la época, como ocurre con la *Iliada*, sin recurrir a un lenguaje de ciencia ficción y sin aludir a esas armas

extrañamente proféticas.

Sin embargo, conviene señalar que los esqueletos descubiertos en las muy antiguas ciudades de Mohenjo-Daro y Harappa Rahi, en Pakistán, resultaron extremadamente radioactivos. No se sabe prácticamente nada de estas antiguas ciudades, excepto que fueron repentinamente destruidas.

Por muy actuales que resulten, las antiguas descripciones de aviones y armas atómicas no significan necesariamente que el escritor presenciara personalmente aquellas maravillas, o que existieran incluso, salvo en su activa o febril imaginación. En nuestra propia era, la tira cómica de Buck Rogers se refería con toda libertad al uso de armas atómicas, hasta que el FBI, poco antes de la prueba de la verdadera y supersecreta bomba atómica en Nuevo México, persuadió al autor de que desistiera de tales referencias. En el *Viaje a la Luna*, de Julio Verne, existe otra inconsciente coincidencia profética y de ciencia ficción: Verne escogió la Florida como base para su imaginario disparo lunar, adelantándose en más de un siglo al verdadero. Otra coincidencia profética: las medidas atribuidas por Verne, hace más de un siglo, al submarino imaginario del capitán Nemo, son casi idénticas a las de los actuales submarinos atómicos norteamericanos. El caso de Swift y las lunas de Marte resulta todavía más asombroso. Al escribir Los *viajes de Gulliver*, en 1726, Swift describió los satélites de Marte y dio sus dimensiones aproximadas, que resultaron correctas, y también detalles acerca de su revolución en torno del planeta, pese al hecho de que las lunas a las que se refirió tan de paso (y exactamente) en su obra de ficción no fueron descubiertas hasta 1877. Sin embargo, Verne, Swift y el creador de Buck Rogers vivían en una época científica, en que la posibilidad de tales descubrimientos o inventos era sólo cuestión de tiempo. Pero los documentos indios provienen tal vez de hace más de 6.000 años.

Algunos asiáticos, y occidentales también, que suscriben la teoría de que el hombre civilizado ha existido durante un período mucho más largo que el sospechado anteriormente (al correr la cortina del tiempo ciertamente no parecen hallarse siglos y ni siquiera milenios que pudieran añadirse) no descartan la posibilidad de que hayan existido en todo el mundo olas de civilizaciones con puntos cumbres y desapariciones.

Algunas de ellas no han dejado huellas, salvo en la leyenda. Por lo tanto, están dispuestos a creer que las sorprendentemente detalladas referencias indias a átomos, estructura y armas Atómicas y tecnología avanzada podrían ser simplemente un recuerdo bien conservado de civilizaciones prehistóricas y científicamente muy adelantadas.

En las leyendas acerca de la India, debiéramos también considerar el hecho de que algunas regiones de la superficie de la Tierra parecen mostrar cicatrices atómicas adquiridas miles de años antes de las actuales actividades atómicas. Estos lugares

existen en Siberia, Iraq, Colorado y Mongolia (donde las pruebas atómicas chinas están dejando nuevas cicatrices, comparables a las antiguas y, en algunos sitios, situadas en un nivel del suelo inferior al actual.

Durante una excavación exploratoria realizada en Iraq en 1947, fueron saliendo a la luz sucesivas capas culturales, en lo que uno podría llamar el pozo de una mina arqueológica. Partiendo del nivel actual, la excavación pasó por los niveles culturales urbanos correspondientes a Babilonia, Caldea y Sumeria, luego por los de las primeras aldeas, luego por otros correspondientes a los labradores primitivos de los años 6.000 a 7.000 A.C. y, más abajo, por los indicios de una cultura de pastores, para llegar finalmente a una era correspondiente a la cultura de La Madeleine de las cavernas, que existió hace unos 16.000 años. Más abajo aún, al fondo de todos los niveles apareció un piso de cristal fundido, que no se parecía a nada, salvo al suelo dejado en el desierto de Nuevo México por las explosiones que inauguraron nuestra actual era atómica.

Capítulo 9

Los observadores: Protectores, invasores, o simples curiosos:

SI LOS OVNI U OTROS SISTEMAS ESTÁN SECUESTRANDO aviones, barcos y personas, especialmente en el Triángulo de las Bermudas, y en otras regiones del mundo, un elemento fundamental de cualquier investigación sobre el asunto sería el examen de la posible razón o razones. Algunos investigadores han sugerido que ciertos seres inteligentes, y con un grado de desarrollo científico años de luz más avanzado que el de los pueblos relativamente primitivos de la Tierra, se habrían dedicado durante siglos a observar nuestros progresos, y finalmente habrán de intervenir, para evitar que destruyamos nuestro planeta. Naturalmente, esto significa presumir en esos seres del espacio exterior o interior una condición altruista que no suele ser la dominante entre pioneros o exploradores.

Por otra parte, podría ocurrir que en las cercanías del Triángulo de las Bermudas, y en algunas otras localidades nodales de las corrientes gravitacionales electromagnéticas, existiera una puerta o ventana hacia otra dimensión en el tiempo o el espacio, a través de la cual estos entes extraterrestres, dotados de un complejo utillaje científico, pudieran penetrar a su antojo. Sin embargo, cuando dicho conducto es hallado por seres humanos, se convierte en una calle de una sola vía, de la cual sería imposible regresar, dado su nivel de desarrollo científico, o debido a que una fuerza extraña lo impediría. Muchas de las desapariciones, especialmente las relativas a tripulaciones completas de barcos, hacen suponer la existencia de expediciones de secuestro cuya misión sería obtener seres humanos para confinarlos en zoológicos espaciales, para exhibirlos en diferentes eras del desarrollo planetario, o para fines de experimentación.

El doctor Manson Valentine sugiere que podrían existir diversos grupos de visitantes espaciales, a veces hostiles, y que algunos de dichos seres provenientes del espacio, las profundidades oceánicas o incluso alguna otra dimensión, podrían estar relacionados con nosotros; serían nuestros primos de muchos miles de años de antigüedad y lo bastante civilizados como para tener un motivo altruista que los llevase a protegernos a nosotros y a nuestro planeta, o pragmáticamente preocupados acerca de su propio medio ambiente.

Desde este último punto de vista, es evidente que la Tierra y sus pobladores están en creciente peligro de ruina y destrucción. Esto habría podido producirse en diversas ocasiones en los milenios anteriores, pero aunque la Tierra estaba en peligro, no fue convertida en un lugar inhabitable a diferencia de lo que tal vez sucedió con diversos planetas y lunas cercanos. Entre algunas razas que han desaparecido casi completamente se conservan aún recuerdos de catástrofes casi fatales, y según las

tradiciones de otras muy antiguas, no ha habido una sino varias hecatombes globales. Las razas indígenas de América Central han contado hasta ahora tres veces el fin del mundo, y aseguran que habrá de producirse el cuarto en una fecha no muy lejana, en esta ocasión por el fuego.

Los hopi, que entre las tribus indias de los Estados Unidos son quienes conservan el registro más completo y curiosamente detallado de sus andanzas y del cosmos mismo, también hablan de las tres veces que acabó el mundo: una debido a una erupción volcánica y al fuego, otra causada por terremotos y por el desplazamiento ocasional del eje de la Tierra, y una tercera provocada por inundaciones y hundimientos de continentes que a su vez eran la consecuencia de la guerra entre los habitantes del «Tercer Mundo» empeñados en destruir sus ciudades por medio de ataques aéreos. Entre paréntesis, la referencia al desplazamiento del eje de la Tierra es en sí una muestra del extraordinario conocimiento que había alcanzado una pequeña tribu india, no sólo acerca de la verdadera forma de la Tierra, sino respecto de su rotación. La teoría según la cual la Tierra perdería temporalmente su velocidad de rotación y luego volvería a ajustaría corresponde a una tesis científica posterior desarrollada por Hugh Auchincloss Brown, quien atribuye dicha perturbación a un exceso de peso causado por la acumulación de hielo en uno de los polos.

Las antiguas leyendas religiosas de la India describen nueve crisis mundiales, mientras otras culturas de la Antigüedad varían un tanto en relación con el número, aunque no respecto de la frecuencia regular de las catástrofes planetarias.

En su diálogo *Critias,* Platón cita a un sacerdote egipcio que dijo al legista ateniense Solón, de visita en Egipto:

… Ha habido, y volverá a haber muchas destrucciones de la Humanidad, debido a numerosas causas.

Después de explicar a Solón cómo habían conservado los egipcios sus memorias respecto de algunos de estos acontecimientos, gracias a sus archivos, observó:

… y luego, en el período habitual, la corriente del cielo baja cual una pestilencia… y así, tiene uno que empezar todo de nuevo, desde niño… (agregando, como una alusión tajante respecto de la falta de registros griegos:) Ustedes recuerdan sólo un diluvio, y sin embargo, hubo muchos…

La teoría cíclica de la civilización que prevaleció en el mundo antiguo y existe todavía, en cierta medida, en Asia, se halla en marcado contraste con la teoría del progreso lineal de nuestra propia cultura, con su preocupación por el paso y la presión del tiempo y la constante marcha adelante de la civilización y el desarrollo científico. No obstante, en la medida en que nuestros conocimientos se hacen mayores, podríamos descubrir que lo sospechado por observadores de la Antigüedad realmente ocurrió.

Las catástrofes mundiales y las destrucciones de civilizaciones completas podrían

haber sido anteriormente el resultado de muy diversas causas, algunas de las cuales podrían hallarse hoy frente a nosotros, aunque nos neguemos resueltamente a contemplarlas. Entre ellas, una de las más destacadas es la del exceso de población, un problema mencionado solamente, entre todos los documentos de la Antigüedad, por el *Mahabharata*, como si el subcontinente indio hubiese sufrido entonces como ahora de una población excesiva. La guerra nuclear, a la que se alude en los documentos antiguos y que hoy constituye un dilema fundamental, es, naturalmente, una manera indirecta de resolver el problema, aunque acarrea otro, que es el de que destruye gran parte de la vida del planeta e incluso daña su futura habitabilidad. Si las reacciones atómicas son suficientemente fuertes, provoca además desastres sísmicos e inundaciones debidas al derretimiento de los hielos.

Incluso ahora podrían estar preparándose otras catástrofes, no relacionadas con la actividad atómica, pero ligadas al desarrollo tecnológico y cuyos resultados sólo serán conocidos con el transcurso del tiempo. Por ahora, además de estar empeñados en nuestros experimentos atómicos, en el derroche de la energía nuclear, en la polución ambiental del agua y el aire y en el desequilibrio de la ecología, realizamos de manera muy poco sensata algunos experimentos graduales que podrían tener consecuencias catastróficas.

La observación del Dr. Columbus Islin, ex director de la *Woods Hole Oceanographic Institution*, es un ejemplo de lo que decimos. Al referirse al aumento de dióxido de carbono en la atmósfera, señaló:

Durante los últimos 100 años, el creciente uso de combustibles fósiles en nuestra civilización industrial mundial ha debido traducirse en la producción de alrededor de 1.700.000 millones de toneladas de dióxido de carbono, que equivale al 70 por ciento de la cantidad que existe actualmente en la atmósfera. Debido a que dos tercios del aumento de esta substancia son absorbidos por el mar, puede esperarse una mayor cantidad de dióxido de carbono en la atmósfera de un 20 por ciento. No es fácil predecir el efecto que tendrá ese incremento, pero existen razones para pensar que producirá el aumento de la temperatura de las capas inferiores de la atmósfera en varios grados. De esa manera y más o menos a pesar de nosotros mismos, estamos realizando un gran experimento.

El efecto que produciría el derretimiento de los polos provocado por el hombre, con grandes marejadas e inundaciones de las zonas costeras del mundo entero, hace recordar aquella inundación de la prehistoria, que ahora no nos parece en absoluto legendaria y que cubrió zonas de la superficie terrestre en el Atlántico, el Caribe, el Mediterráneo y otros lugares. Incluso el derramamiento de petróleo por alguno de los cada vez mayores superpetroleros o desde el oleoducto de Alaska podría hacer que el hielo polar se fundiera en grandes cantidades y con impredecibles resultados.

La extinción de gran cantidad de especies de la fauna terrestre podría llegar a ser

otra causa de futuros desastres, sobre los cuales no podemos todavía formarnos una opinión.

Debemos recordar que, en una catástrofe anterior, Noé, que era un ecólogo antes que se pusiera de moda serlo, recogió en su arca a siete parejas de cada uno de los animales más útiles y también rescató un par de cada una de las otras especies, útiles o inútiles. Tal vez en caso del hombre y de otros entes de inteligencia similar, el salto desde la barbarie a la civilización y finalmente al conocimiento y capacidad para utilizar la fisión nuclear es un proceso natural que ya ocurrió antes, no sólo en la Tierra, sino también en otros lugares del Universo. Tal vez otros sistemas civilizados, extraterrestres o incluso de este planeta, como lo han sugerido Valentine, Sanderson y otros, aunque invisibles para nosotros, han superado este afán de autodestrucción y están estudiando nuestro mundo por medio de rutas o puertas abiertas como el Triángulo de las Bermudas. Su finalidad sería aprovecharlo como lección, o bien conservar algunas partes con fines de estudio, o impedir que se autodestruya. Tal vez se proponen orientarlo incluso, del mismo modo en que las naciones más poderosas tratan de guiar a las menos desarrolladas. Sin embargo, adjudicar cualquier propósito a tales observadores significaría suponer que piensan como nosotros: los animales salvajes no pueden comprender por qué los coleccionistas quieren atraparlos y exhibirlos, en lugar de matarlos y comerlos. Tal vez, como se ha sugerido, los OVNI son simples «exploradores» de nuestro planeta. Si es así, lo han estado observando durante un tiempo excesivamente largo.

Si hubiese algo de cierto en la hipótesis de que seres extraños han estado visitando y observando la Tierra y recogiendo información y muestras para algún propósito ignorado, especialmente en la zona del Triángulo de las Bermudas, sería muy interesante preguntarse qué razones tendrían los OVNI para concentrarse en esa región. En la Antigüedad remota se produjeron visiones de aeronaves «celestiales" que sugieren que los OVNI habrían aparecido en zonas que se hallaban en su apogeo, como para comprobar cada cierto tiempo dónde se estaban desarrollando los nuevos centros de civilización y si eran potencialmente peligrosos o no. No tenemos más que señalar la serie de antiguos testimonios relativos a visitas celestiales de dioses o navíos a la Tierra, para distinguir una vaga tendencia a poner énfasis en algunos aspectos que van cambiando con el tiempo. Las primeras visitas narradas en detalle fueron las hechas al antiguo Egipto en la época de Tutmosis III y el viaje espacial emprendido por el sumerio Etana. Por cierto, disponemos de indicaciones más detalladas acerca de contactos extraterrestres en el Libro de Ezequiel, quien cuenta de visitas de aparentes navíos espaciales, que habrían llegado a la Tierra en cuatro ocasiones dentro de un espacio de diecinueve años. Ezequiel asegura que los vio en dos oportunidades y que, al igual que Etana, pudo viajar en ellos. Existe también un posible indicio en el caso de Elías, que ascendió a los cielos en una "deslumbrante

carroza" para no regresar jamás. En la India hallamos el recuerdo del vuelo de Rama y en América tenemos las alusiones a dioses que llegaron en máquinas desde el cielo para construir Tiahuanaco. Luego, numerosos testimonios provenientes de Grecia, Roma, la Europa del Renacimiento y —ya en nuestra época— de un número creciente de lugares en el mundo entero y en especial en el Triángulo de las Bermudas, dejan planteada la posibilidad de que los observadores estén interesados en el avance de la civilización tecnológica sobre la Tierra. Estarían preocupados particularmente de los viajes aéreos, la penetración del espacio y la guerra moderna. Durante la II Guerra Mundial y en la de Corea, llegaron a ser comunes los casos de "cazas fantasmas» (luces u objetos no identificados que acompañaban a los bombarderos o los aviones de caza durante el vuelo). En la actualidad hay informes acerca de la concentración de OVNI en las cercanías de las zonas donde se realizan los viajes espaciales, tal vez porque ellos representan un adelanto de grandes posibilidades tecnológicas o porque significan una amenaza al sistema solar o a una parte del Universo.

No obstante, las teorías de Ivan Sanderson sugieren que la amenaza cada vez mayor al medio ambiente oceánico podría haber causado preocupación en algunos modos de vida altamente desarrolladas que existirían dentro de los mares.

Según parece, existen varias confirmaciones sorprendentes (aparte de las enumeradas en el capítulo 6) sobre la actividad submarina de los OVNI, que habrían sido observadas y detectadas por algunas unidades navales de los Estados Unidos. Como ya es usual, estos incidentes han sido en lo posible «retirados de la publicidad», con excepción de los informes iniciales. Uno de los más llamativos es el de la persecución de un objeto submarino que se desplazaba a más de 150 nudos (120 kph), primero por un destructor y luego por un sumergible, durante un ejercicio de la Marina de Estados Unidos. El hecho ocurrió en 1963, al sudeste de Puerto Rico, en el extremo sur del Triángulo de las Bermudas. Puesto que la maniobra consistía precisamente en practicar persecuciones, se supuso que el objeto formaba parte de la práctica. Otros trece barcos de la Marina advirtieron el rápido movimiento del objeto y registraron el hecho en sus bitácoras. La persecución duró cuatro días, y en ocasiones el objeto descendió a profundidades de 7.000 metros, manteniendo su increíble velocidad. Nunca se supo lo que era, aunque la mayor parte de los informes coincidieron en que parecía estar movido por un solo motor.

En el pasado fueron muy frecuentes los testimonios acerca de OVNI que salían del mar, se hundían en él u operaban dentro de las aguas, pero nunca se les detectó y siguió tan de cerca como durante las maniobra de 1963 que acabamos de describir.

Suponiendo que existe bajo el mar alguna antigua rama de la Humanidad u otra forma de vida «civilizada», tales seres, que disponen de un espacio vital muchísimo mayor que el que tienen los modos de vida civilizada como la nuestra en la superficie

terrestre, no se preocuparon de nuestros actos durante los milenios pasados. Sin embargo, al advertir que nuestras posibilidades tecnológicas han llegado a representar un peligro para ellos y para su medio ambiente, su política del *laissez-faire* habría cambiado y los fenómenos del Triángulo de las Bermudas podrían constituir un examen tentativo, o una acción exploratoria anterior a algo más definitivo.

Ivan Sanderson ha estudiado algunos informes sobre los cuales no suelen darse explicaciones ni mucha información, relacionados con unas gigantescas cúpulas submarinas transparentes que han sido vistas frente a la costa de España por buceadores en busca de esponjas, y también desde la superficie, cuando la transparencia de las aguas era favorable, en la plataforma continental norteamericana. Piensa que, si no son instalaciones secretas de defensa, podrían formar parte de una red submarina construida por entes que viven bajo el mar, para fines posiblemente relacionados con sus afanes de neutralizar la creciente polución y envenenamiento de las aguas del océano. Llevando todavía más lejos este razonamiento, sería posible, dado que la Tierra es básicamente un enorme dínamo, «conectarla» por medio de redes electromagnéticas instaladas dentro de los mares y, llegado el caso, activar los impulsos adecuados para cambiar su rotación.

Esta «conexión» de la Tierra hace recordar tanto las antiguas tradiciones como las teorías comparativamente recientes que aluden a grandes fuentes de energía en la Atlántida, esos grandes complejos de láser cristalinos que yacerían en el fondo del Mar de los Sargazos y que aún estarían funcionando intermitentemente, causando perturbaciones electromagnéticas que son a su vez responsables de las averías o desintegración de naves aéreas y marítimas.

Es natural que especulemos acerca de las razones de las visitas de seres extraterrestres y que tratemos de explicar sus propósitos dentro de nuestro propio marco de referencia.

Siguiendo este razonamiento, resulta normal suponer que los visitantes han venido a protegernos de nosotros mismos, aunque otros observadores menos confiados presumen que los visitantes no están interesados en protegernos sino en llevarse muestras. Esta suposición parece más lógica si se tiene en cuenta el gran número de aviones, lanchas y barcos que han desaparecido con sus tripulaciones dentro del Triángulo de las Bermudas.

John Harder, investigador de OVNI y profesor de ingeniería de Berkeley, expuso recientemente (octubre de 1973) la teoría desusada y muy poco halagadora de que la Tierra podría ser una especie de «zoo cósmico, aislado del resto del Universo, y cuyos guardianes suelen hacer de vez en cuando una revisión, llevándose un ejemplar de sus habitantes».

Sin embargo, otra teoría sostiene que los visitantes no están interesados en la Humanidad y sólo tienen en mente sus propios fines, que todavía no podemos

imaginar, y que las aparentes víctimas (ya que aún no sabemos si alguien ha muerto en las desapariciones) han sido causadas *inadvertidamente* al ser proyectadas dentro del campo de ionización.

Esta teoría ha dado lugar a que, durante mucho tiempo, los periodistas de diarios y revistas publiquen titulares como éste: «La perdida Atlántida goza de buena salud y secuestra barcos y aviones». Resulta concebible que un rayo láser destruya o atomice un avión, pero la idea de que grandes generadores de energía o complejos láser gigantescos puedan funcionar todavía, después de miles de años de haber permanecido sumergidos en el mar, parece absolutamente ridícula, ya que dichos aparatos, según la concepción que de ellos tenemos, deberían ser mantenidos y manejados por alguien.

Sin embargo, los láser son un descubrimiento relativamente reciente en nuestro planeta y es probable que alcancen un grado de perfeccionamiento mucho mayor en el futuro. Los rayos ultravioletas (aún no desarrollados) tendrán una potencia considerablemente mayor que los rayos X láser, y lo mismo ocurrirá con los propios láser, cuando operen sobre la base de energía solar acumulada o, tal vez, como ocurriría con la Atlántida, de energía del *interior* de la Tierra. En cualquier caso, una etapa de la civilización tecnológica que se haya desarrollado en la Antigüedad no tendría por qué haberse generado de la misma manera o siguiendo el mismo orden que la nuestra, ni habría estado sujeta a las mismas restricciones que en la actualidad, y de manera temporal, están todavía limitando nuestra tecnología en desarrollo.

Al considerar los centenares de desapariciones del Triángulo de las Bermudas se advierte que el único rasgo que tienen en común es el hecho de que los aviones y barcos han desaparecido por completo, o que los barcos han sido hallados sin pasajeros ni tripulaciones. Algunos de estos casos misteriosos se han producido aisladamente y podrían explicarse por las circunstancias extraordinarias en que han ocurrido, o por la coincidencia de fallas humanas y trastornos meteorológicos, pero en cambio, tantos otros incidentes del Triángulo de las Bermudas se han producido en medio de aguas transparentes, cerca de puertos, playas o bases de aterrizaje, que resultan incomprensibles, de acuerdo con nuestros conocimientos actuales.

La historia del Triángulo de las Bermudas abarca acontecimientos que ya están sumidos en la bruma de las leyendas antiguas y modernas; inexplicables aberraciones causadas por fuerzas naturales intermitentes, en apariencia, y teorías del campo de la física que podrían revolucionar nuestras concepciones anteriores. El Triángulo de las Bermudas nos hace pensar en tierras perdidas o sumergidas, en civilizaciones olvidadas y en seres que han visitado la Tierra durante siglos, viniendo del espacio interior o exterior, y cuyo origen y propósitos son desconocidos.

En lugar de elaborar teorías para explicar lo que actualmente no tiene explicación, resulta quizá más sencillo decir que el Triángulo de las Bermudas existe sólo en la

imaginación de los místicos, fanáticos, supersticiosos y sensacionalistas. Uno de los muchos comentaristas que piensan que esta zona no es más que el resultado de la coincidencia de una serie de desapariciones explicables si se las toma caso por caso, ha escrito: «Los que creen en el Triángulo de las Bermudas creen también en las serpientes marinas…». Esto no quiere decir que el Triángulo no existe porque las serpientes marinas tampoco existen, ni significa que si alguna vez se llegara a identificar uno de esos monstruos de manera definitiva, las demás leyendas oceánicas se harían automáticamente más verosímiles.

En general, la gente suele ser reacia a enfrentarse a misterios que no pueden ser explicados de manera satisfactoria o que no encuentran una justificación teórica en términos que le resulten comprensibles. Resulta mucho más reconfortante sentirse capaces de reconocer lo que tenemos frente a nosotros, dentro del radio del mundo físico, que enfrentar una amenaza desconocida. Si el fenómeno no puede ser explicado, la mejor respuesta consiste en ignorarlo, lo cual es una actitud mucho más tranquilizadora y, en cierto modo, más inocente también. Sin embargo, la época de la inocencia científica ya pasó, lo mismo que la sensación de seguridad que nos proporcionaba. Se acabaron definitivamente el 16 de julio de 1945, en Alamogordo, Nuevo México, cuando la teoría atómica demostró en forma concluyente que ya no era una teoría.

Vivimos en un mundo en que las líneas de la ciencia y la paraciencia comienzan a converger; un mundo que alguna vez fue mágico y en que los sueños de los magos han sido aceptados por la ciencia y han pasado a ser aceptables para la nomenclatura científica. Ahora los biólogos pueden producir la vida; los biólogos expertos en hibernación podrán muy pronto preservar indefinidamente la vida humana, mediante la congelación de cuerpos vivos; se ha demostrado la posibilidad de transmitir a películas las imágenes pensadas; la psicokinesis (o telekinesis), que consiste en mover objetos mediante la fuerza de la voluntad, no es ya un tema propio de la levitación, sino el objeto de seria investigación científica; las dos potencias espaciales están realizando experimentos con telepatía, desde y hacia el espacio exterior. La transmutación de la materia, sueño de los alquimistas, ya no es algo imposible, y los únicos impedimentos para transformar cantidades de plomo en oro consisten en que resultaría demasiado costoso (!).

Hablando ya en términos cósmicos, el firmamento de las verdades científicas ha sufrido tales grietas, que muchos de los que prefieren apoyarse sobre tierra firme y familiar se sienten aturdidos y desorientados. La posibilidad de la existencia de la antimateria, la curvatura del espacio y el tiempo, los nuevos conceptos sobre gravedad y magnetismo, la presumible existencia de planetas oscuros en nuestro propio sistema solar, soles que estallan, las novas y las pequeñas partículas de materia más pesadas que un planeta completo, los quasar y los agujeros negros del espacio,

un Universo interminable, que se hace mayor cuanto más se extiende nuestra visión telescópica, llevándonos a millones de galaxias no descubiertas. Estos son los misterios del conocimiento que nos guardan, mientras avanzamos a un paso tan acelerado que ningún «misterio» debería sorprendernos por el solo hecho de que no nos parece lógico.

El Triángulo de las Bermudas, una zona situada dentro del territorio familiar de nuestro planeta, aunque relacionado quizá con fuerzas que aún (y tal vez no por mucho tiempo) desconocemos, podría ser uno de esos misterios. Como especie, nos estamos acercando a la madurez. No podemos abandonar la búsqueda de nuevos conocimientos o explicaciones, estén en este mundo o más allá de él.

Agradecimientos

EL AUTOR DESEA EXPRESAR SU RECONOCIMIENTO A LAS SIGUIENTES personas y organizaciones que han contribuido con sus consejos, sugerencias, experiencia, información o fotografías a la realización de este libro. Naturalmente, la mención de cualquier individuo u organización no significa que acepten, conozcan, o estén de acuerdo con cualquiera de las teorías expuestas en la obra, salvo aquellas que se les atribuyen específicamente.

El autor quisiera manifestar un especial agradecimiento a J. Manson Valentine, doctor en Filosofía, Curator Honoris del Museo Científico de Miami e investigador asociado del Museo Bishop de Honolulú, por sus dibujos, mapas, fotografías y entrevistas, que aparecen citadas en el texto.

Deseamos mencionar los siguientes nombres, por orden alfabético:

Lebaron Barker, editor

Norman Beam, autor, conferenciante, investigador de OVNI

José María Bensaúde, presidente de las líneas Navecor de Portugal y las Azores Valerie Berlitz, autor, artista

Biblioteca del Congreso de los Estados Unidos

Compañía comercial de aviación Boeing

Hugh Auchincloss Brown, ingeniero electrónico, autor

Jean Byrd, presidente de Isis

Edgar Evans Cayce, ingeniero eléctrico, autor

Hugh Lynn Cayce, presidente de la Asociación para la Investigación y el Adelanto Diane Cleaver, editor y autor

Julius Egloff, Jr., oceanógrafo

Fairchild Industries

Mel Fisher, bañero y buceador

Fuerza Aérea de los Estados Unidos

Athley Gamber, presidente de Red Aircraft

Carlos González G., investigador de OVNI

Guardia Costera de los Estados Unidos

Profesor Charles Hapgood, cartógrafo, historiador y autor Dr. Bruce Heezen, oceanógrafo y autor

Capitán Don Henry, patrón de barco y buceador

Robert Hieronimus, autor, artista, presidente de la AUM

Theodora Kane, educadora y artista

Edward E. Kuhnel, abogado: especialista en legislación marítima Capitán Gene Lore, jefe de pilotos de TWA

Marina de los Estados Unidos

Howard Metz, especialista en las pirámides

Albert C. Muller, físico experto en radiaciones

Alan C. Nelson, balandrista

Thomas O'Herron, Embajada de los Estados Unidos, Lisboa

Arnold Post, autor, oceanógrafo y buceador

Reynolds Metal Company

Ivan T. Sanderson, explorador, zoólogo, autor, fundador del SITU

Sabina Sanderson, autora, investigadora, directora del SITU

Servicio Nacional de Archivos y Documentos de EE.UU.

J.Silva Júnior, director de «Terra Nostra», islas Azores Gardner Soule, autor y oceanógrafo

John Wallace Spencer, autor, conferenciante, investigador de OVNI y del Triángulo de las Bermudas

Jim Thorne, oceanógrafo, patrón de barco, buceador y autor Cari Payne Tobey, matemático, astrónomo, astrólogo y autor Carolyn Tinson, pintor marino

Paul J. Tzimoulis, oceanógrafo, autor, editor y fotógrafo Vijay Verma, Oficina de Turismo del Gobierno de la India

Charles Wakeley, piloto de avión y de helicóptero

G Theon Wright, autor, explorador e investigador en física Roy H. Wirshing, capitán de corbeta retirado de la Marina de los Estados Unidos, conferenciante y autor

Robie Yonge, piloto, comentarista e investigador de OVNI

Bibliografía

ANTES DE MENCIONAR ALGUNOS DE LOS LIBROS A LOS QUE SE HACE referencia en esta obra, el autor quisiera recomendar a los lectores la *Bermuda Triangle Bibliography* (Bibliografía sobre el Triángulo de las Bermudas), recopilada por Larry Kushe y Deborah Blomn de la Biblioteca de la Universidad del Estado de Amona y publicada en abril de 1973. Dicha bibliografía contiene numerosas referencias a libros, periódicos y artículos de revistas que tratan acerca del Triángulo de las Bermudas.

Aunque en ella se cita a centenares de autores, las referencias mas completas y concretas al fenómeno de esa región pueden hallarse en las obras de Sanderson, Gaddis y Spencer enumeradas a continuación.

Barker, Ralph, *Great Mysteries of the Air. Londres* 1966

Berlitz, Charles, *Mysteries from Forgotten Worlds*, Nueva York 1972. Hay trad. al castellano: *Místerios de los mundos olvidados*. Bruguera, Barcelona, 1974.

La Biblia.

Blumrich, J., *The Space Ships of Ezekiel*, Nueva York 1973.

Bosworth, A. R-, *My love Affair with the Navy*, Nueva York, 1969.

Briggs, Peter, *Men in the Sea*, Nueva York, 1968.

Brown, Hugh Auchincloss, *Cataclysms of the Earth*, Nueva York, 1967.

Burgess, Robert, F., *Sinkings, Salvages and Shipwrecks*, Nueva York, 1970.

Carnac, Pierre, *L'histoire commence á Bimini*, París, 1973.

Chevalier, Raymond, *L'avion á la découverte du passé*, París, 1964.

Edwards, Frank, *Stranger Than Science*, Nueva York, 1959. - *Strangest of All*, Nueva York, 1956.

Freuchen, Peter, *Peter Freuchen's Book of the Seven Seas*, Nueva York, 1957.

Fuller, John, G., *Incídent at Exeter*, Nueva York, 1966.

Gaddis, Vincent, *Invisible Horizons*, Philadelphia, 1965.

Gastón, Patrice, *Disparitions mystérieuses*, París, 1973.

Godwin, John, *This Baffling World*, Nueva York, 1968.

Gould, Rupert, T., *Enigmas*, Nueva York, 1965.

Keyhoe, Donald, E., *Flying Saucer Conspiracy*, Londres, 1955.- *Aliens from Space*, Nueva York, 1973. Hay trad. al castellano: *Los desconocidos del espacio*, Ed. Pomaire, Barcelona, 1974.

Kosok, Paul, *Land, Life and Water in Ancient Perú*, Nueva York, 1965.

The Mahabharata, traducido por Protap Chandra Roy, Calcutta, 1889. Trad. al castellano de César Jorriana, ed. Barcino, Barcelona, 1935.

The Mahavira.

O'Donnell, Elliot, *Strange Sea Mysteries*, Londres, 1926.

Sagan, Cari, *Inteligent Life in the Universe*, San Francisco, 1966.

Sanderson, Ivan, T., *Invisible Residents: A Disquisition upon Certain; Matters Maritime, and the Possibility of Intelligent; Life Under the Waters of This Earth*, Nueva York, 1970.— *Investigating The Unexplained*, Englewood Cliffs, New Jersey, 1972.

Snow, Edward, Rowe, *Mysteries and Adventures Along the Atlantic Coast*, 1948. Soule, Gardrier, *Undersea Frontiers*, Chicago, 1968.— *Ocean Adventure*, Nueva York, 1964. – *Wide Ocean*, Chicago, 1970. - *Under the Sea*, Nueva York, 1971.

Spencer, John Wallace, *Limbo of the Lost*, Westfield, Massachusetts, 1969.

Steiger, Brad, *Atlantis Rising*, Nueva York, 1958.

Stewart, Oliver, *Danger in the Air*, Nueva York, 1958.

Stick, David, *Graveyard of the Atlantic*, Chapel Hill, 1952.

Titler, Dale, *Wings ofMystery, Riddles ofAviaton History*, Nueva York, 1966.

Tomas, Andrew, *We Are not the First*, Londres, 1971. Hay trad. al castellano: *No somos los primeros*, Plaza y Janes, Barcelona, 1973.

Tucker, Terry, *Beware the Hurricane*! Bermudas, 1966.

Villiers, Alan, *Wild Ocean*, Nueva York, 1969.

Waters, Frank, *Book of the Hopi*, Nueva York, 1969.

Wilkins, Harold, T., *Flying Saucers on the Attack*, Nueva York, 1954. - *Strange Mysteries of Time and Space*, Nueva York, 1959.